Nr 10
10 F
IN NEDERLAND 75 Ct



KUIFJE

HET WEEKBLAD VOOR JONGENS VAN 7 TOT 77 JAAR

48 PAGINA'S

Onze vriend Spaghetti zweeft over de golven...

LEES ZIJN LUIMIGE AVONTUREN OP BLZ. 10



LEVE KUIFJE !

ONS éérste nummer van achtenveertig pagina's werd met veel vreugde en geestdrift begroet. Stapels brieven getuigen daarvan. Naast de gewone verhalen waarvan je veel houdt, krijg je nog een hele reeks zeer boeiende reportages. Wij gaan op deze wijze voort en zullen iedere week een « Kuifje » publiceren, waarvan je duim en vingers aflikt !

Wij weten dat je weetgierig bent en dat geen enkel domein je onverschillig laat. Je wenst alles te weten over de ruimtevaart, over raketten, vliegtuigen, ontdekkingsreizen, over automobielsport, de wetenschappelijke vooruitgang in de wereld, de feiten van iedere dag.

Wij zijn er vast van overtuigd dat wij in de komende maanden je weetgierigheid zullen kunnen voldoen.

★

Wij vergeten echter niet dat « Kuifje » in de eerste plaats een jeugdblad is, dat je op een aangename wijze moet verstrooien en ontspannen. Het is daarom dat wij in het vorig nummer een nieuw humoristisch verhaal zijn begonnen.

Neen, dat is nog niet alles ! Wij zullen je in de loop van de volgende weken nog andere kronieken brengen, die je beslist zullen interesseren : platen, muziek, jazz, leuke en amusante spelletjes.

★

Vriënden-lezers, die ons nog niet geschreven hebben wat zij over het nieuwe « Super-Kuifje » denken, doen dit onmiddellijk. Schrijf ons je mening, zeg ons wat je nog meer wenst. Wij zullen al het mogelijke doen om aan je verlangens tegemoet te komen.

Kuifje

De Pioniers van de MAAN

TELKENS een journalist professor Sedov, de vader van de Spoetniks, ontmoet, stelt hij deze vraag : « Professor, wanneer zullen de éérste mensen op de maan landen ! » En Sedov antwoordt steevast : « Niet zo dadelijk. Wees niet te ongeduldig. Wij hebben nog een hele reeks problemen op te lossen. Het zwaarste vraagstuk dat ons gesteld wordt, is van biologische aard, d.w.z. is de mens zelf. Hoe doorstaat hij de reis en hoe zal hij op de maan leven ! » In afwachting, dromen wij van 't mannetje in de maan...



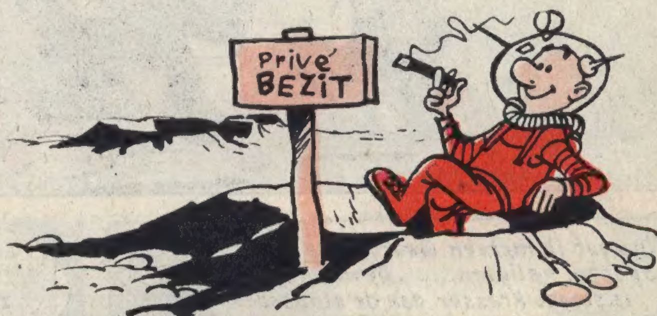
OP het eerste gezicht zijn er op de maan weinig gebieden die vlak, of betrekkelijk vlak zijn en waar een basis zou kunnen aangelegd worden. Het keteldal van Ptolemaeus ziet er, volgens de astronomen, nogal aantrekkelijk uit. Het bevindt zich ongeveer in het midden van het zichtbare gedeelte van de maan en het wordt dus goed verlicht door de zon of door de aarde.

Met de eerste pioniers of maanverkenners zouden beslist geologen meegaan, die op onze bleke satelliet een interessant werkterrein zullen vinden; over de materie waaruit de maan is samengesteld weet men inderdaad nog weinig of niets af. Waarom is een basis op de maan belangrijk ? Luister : 1) op de maan zouden de ideale astronomische observatoria kunnen opgericht worden, omdat een atmosfeer ontbreekt en de mogelijkheden van normale instrumenten daardoor groter worden; 2) de maanbasis zou het vertrekpunt vormen voor de toekomstige reizen naar andere planeten van ons zonnestelsel. Door de geringe zwaartekracht is het lanceren van een raket van op de maan minder moeilijk dan van op de aarde.

Op de maan heerst het « luchtledige ». Gedurende de dag, die veertien aardse dagen duurt, heerst er een maximumtemperatuur van +135°. In de nacht, die eveneens veertien aardse dagen duurt, daalt de temperatuur tot −190° ! Het luchtledige, de hitte en de kou, zouden de onmiddellijke dood van de pioniers tot gevolg hebben. Men zal ze dus in een speciaal plunje steken om ze te beschermen, en men zal ze van de nodige zuurstof voorzien. 250 kg zuurstof is voldoende om drie mensen drie maanden lang te laten ademhalen. Men meent, dat de pioniers 's nachts zullen werken en zich overdag zullen moeten schuilhouden omdat het nu eenmaal véél makkelijker is het ruimtepak te verwarmen dan af te koelen. Waar moeten de eerste « maanmensen » schuilen ? In de raket, waarmee ze geland zijn, tot al de nodige stukken voor hun huisvesting toegekomen zijn. De geleerden willen hen onderbrengen in speciale koepels gemaakt uit glasvezels die een middellijn van 25 m hebben en een druk van 30 kg per mm² kunnen doorstaan. Om de geweldige zonnehitte tegen te gaan, zal er op de koepel een 1 m dikke laag « maanstof » worden aangebracht. Dat stof ligt, naar men meent, op de maan overal 5 cm dik. Deze stoflaag biedt tevens bescherming tegen de kleine meteorieten. Mocht er toch niet voldoende maanstof aanwezig zijn, dan moeten de koepels met aluminium bekleed worden. In plaats van koepels te bouwen, zou men ook gebruik kunnen maken van de kraters en kloven. De toegangen zouden afgesloten worden met een stof uit glasvezels. Die grotten moeten natuurlijk van lucht voorzien worden.

Om de lucht, die aangevoerd wordt, te verversen zullen de pioniers — naar het schijnt — de ademhaling van planten gebruiken uit een grote « hydroponische » tuin. Dit wil zeggen een kunstmatige cultuur op een van voedzame ingrediënten voorziene substantie. In die tuin zou er ook een aquarium worden aangelegd dat zeer veel algen bevat, en het geheel zou door bijzonder sterke lampen dag en nacht verlicht worden. Wie van « verlichting » spreekt, denkt aan energie. Waar haalt men die vandaan ? Voor het verkrijgen van energie zou men de zon zelf benutten. Al wat hiertoe nodig is, is een reusachtige foto-electrische cel. De constructie van die cel zou geen moeilijkheden opleveren.

De mens heeft tot op heden nog geen « voet aan maan » gezet, maar zó lang zal het beslist niet meer duren eer er werkelijk een mannetje op de maan is !

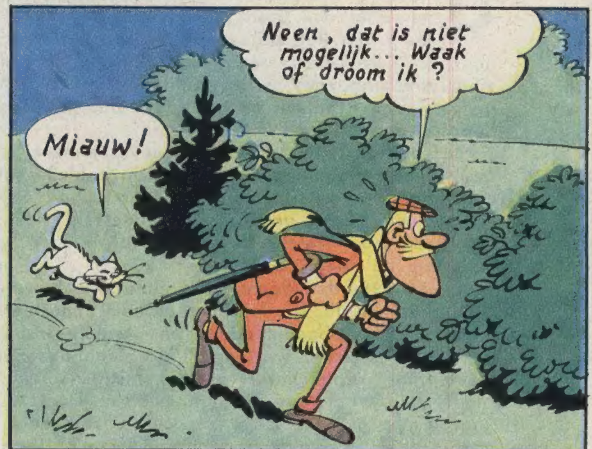


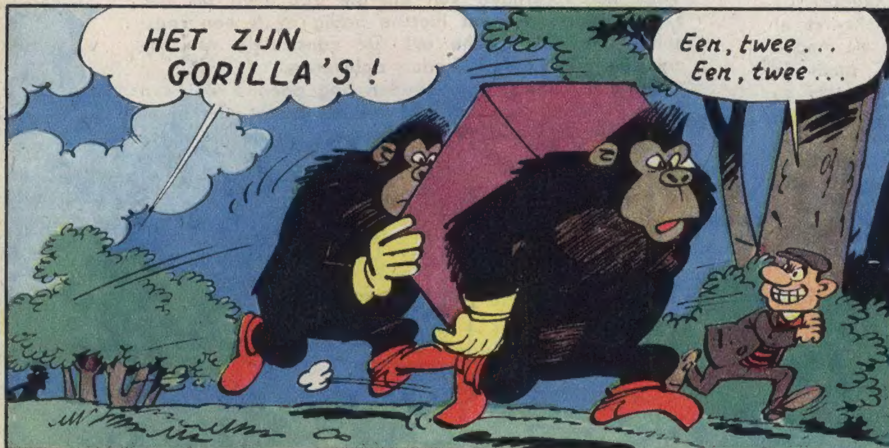


Op speurtocht met

Hoe slaagt een kleine bandiet er in enorme brandkoffers



















KOLONEL CLIFTON

door Raymond Macherot

n? Dat zou Clifton, de beroemde detective, willen weten!

Wat is er, baas ?...

De smeris die je neergeslagen hebt, was niet alleen ! Maar mijn "helpers" halen zijn kollega . . .

Duivelse kat, jij hebt wat moois uitgehaald !

GRAW!

Ik ben verloren !

?

Aai ! . . . De bandieten !

Neen, schiet niet ! Dat zou de lui in het kasteel wekken en dan krijgen we de politie zeker op de nek . . .

ZIP

Die lange, magere gestalte herinnert me aan iemand . . . Zonderling !

GRAW!

26.

(Wordt voortgezet.)

DE HAAIEN VAN DE RING

Een avontuur van















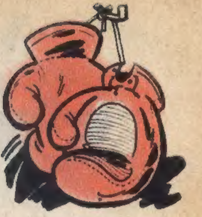


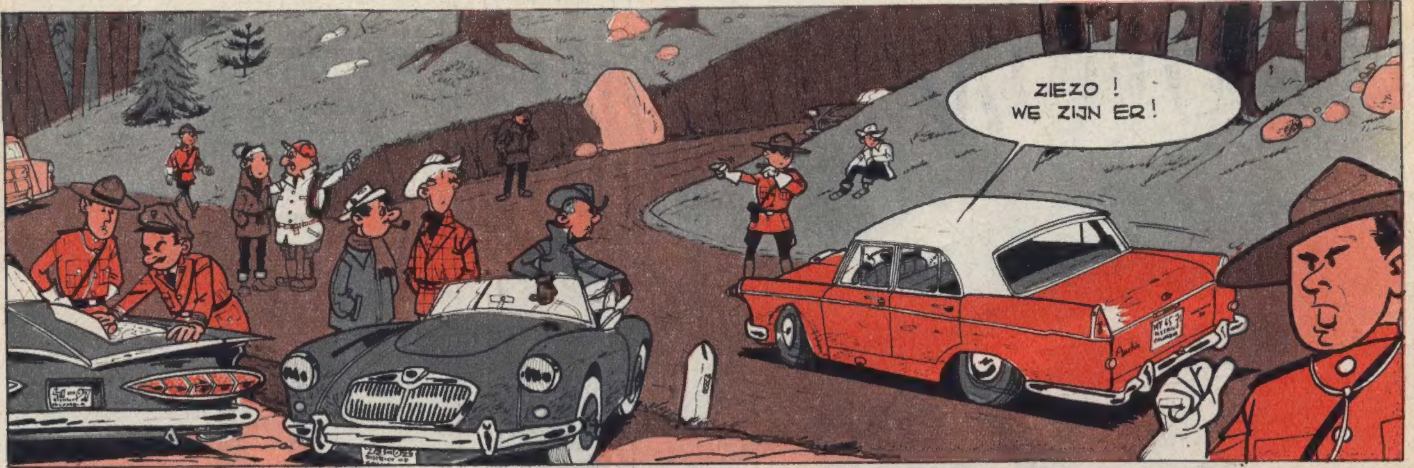




ROCK DERBY

Door Greg





















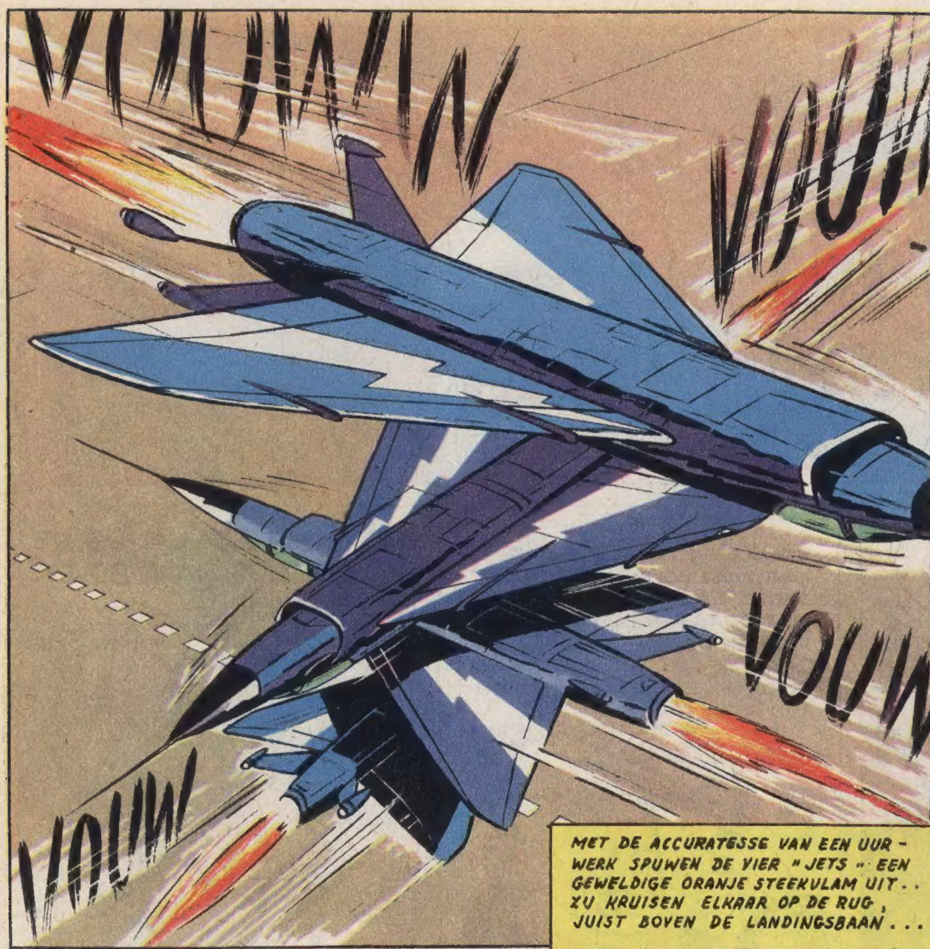


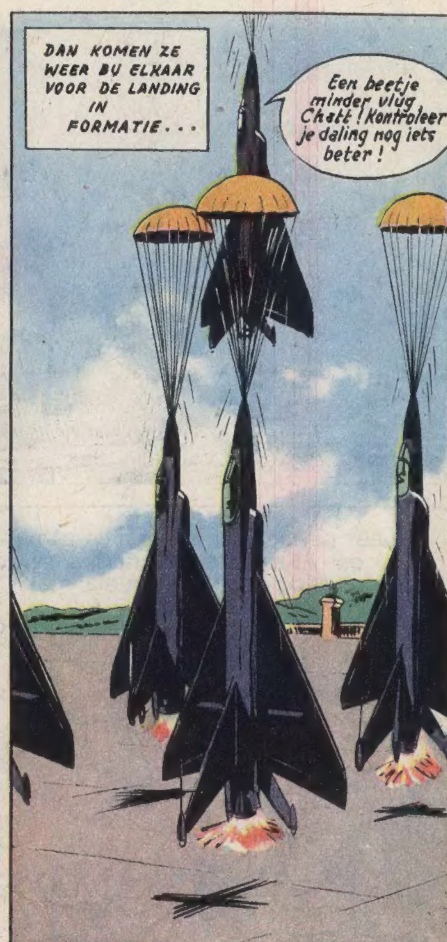
(Wordt voortgezet.)



DUEL IN DE W

Dan en zijn vrienden oefenen met het oog op de gr

















Je houdt van de avonturen van Dan Cooper, d

OLKEN

door
Albert Weinberg



…ternationale luchtmeeting die te Kaïro zal plaats vinden...















TWEE DAGEN VOOR HET VERTREK IS HET TEAM UITGENODIGD BIJ ELLY, DE METER VAN DE " BLUE THUNDERS " . . .





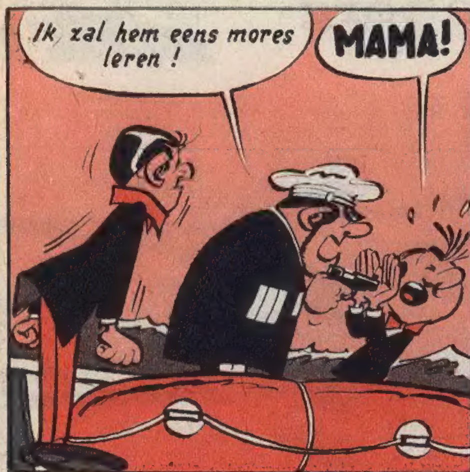


EINDE VAN DE EERSTE EPISODE (Wordt voortgezet.



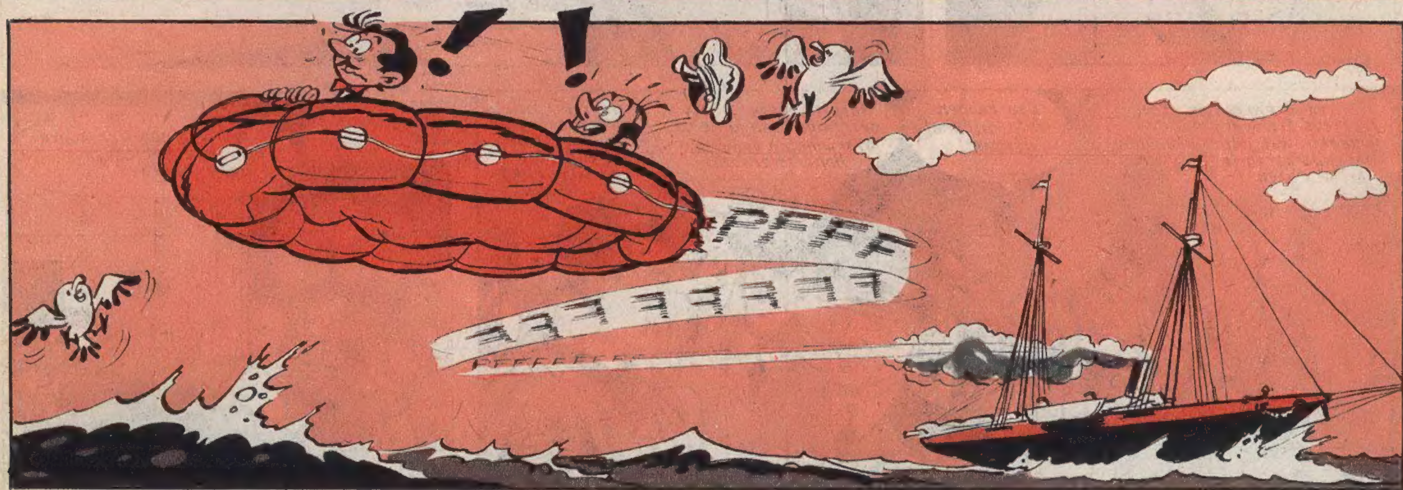
De wonderbare tocht va

De kapitein wil de beruchte bandiet Tim Lobus op een eenzaam eiland afhalen. Hij is van plan Spaghetti daar achter te

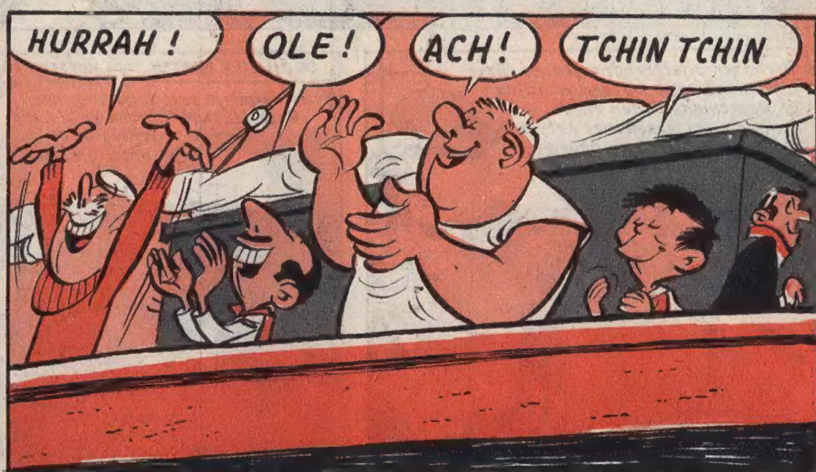




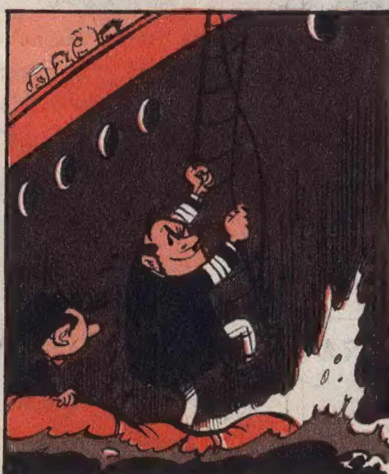














SIGNOR SPAGHETTI

DOOR ATTANASIO ✱ SCENARIO: GOSCINNY

…ze vriend zint op een middel om het lot te bezweren…

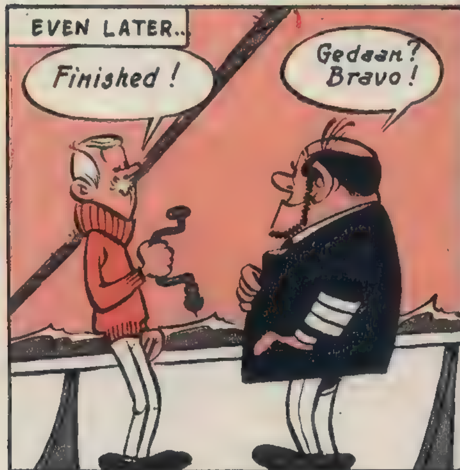








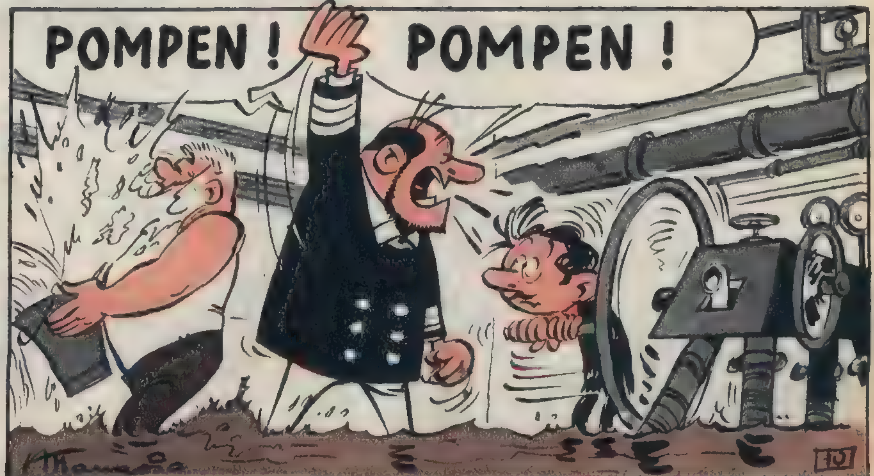




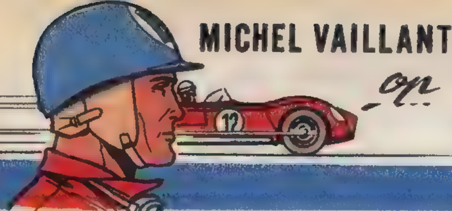






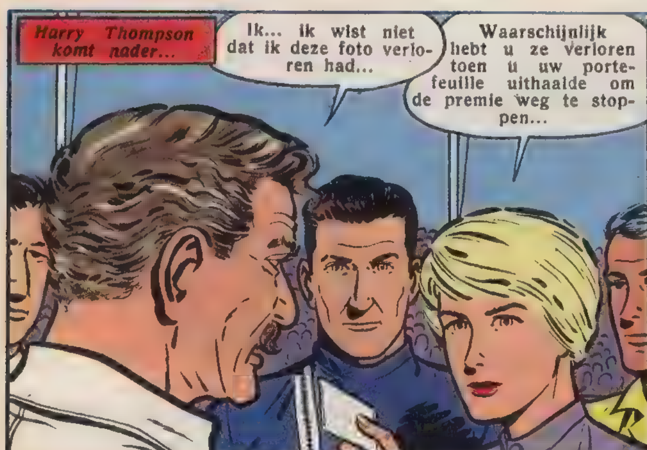


(Wordt voortgezet)

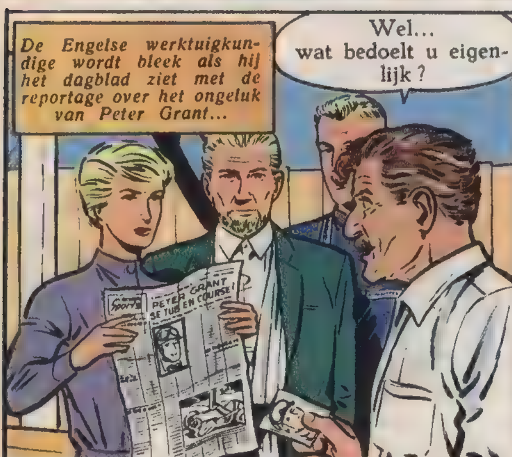


HET CIRCUIT

Agnes heeft het raadsel opgelost. Zij weet wie de wagens van



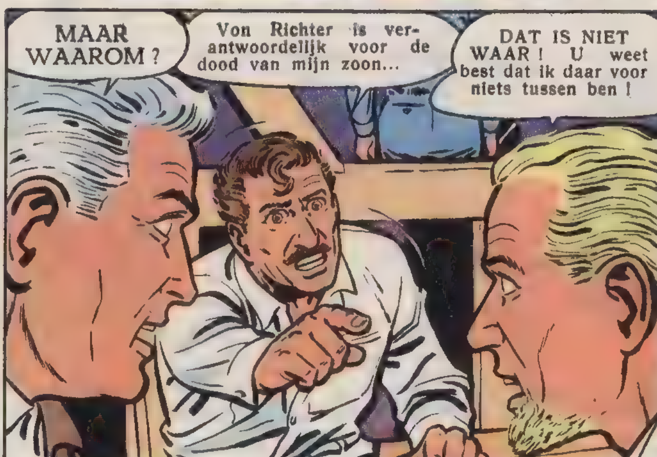






De man die hoort dat men zijn ware identiteit heeft ontdekt, weet dat men hem dus ook verdenkt... Waartoe zou het thans dienen een uitvlucht te zoeken en tijd te winnen ? Hij wist dat het op zekere dag moest gebeuren... Hij voelt zijn knieën knikken en valt neer op een stoel. Hij heeft niet meer de moed of de kracht om te reageren. Hij is een overwonnen, uitgeput man...
Die man ziet er nochtans geen misdadiger uit...











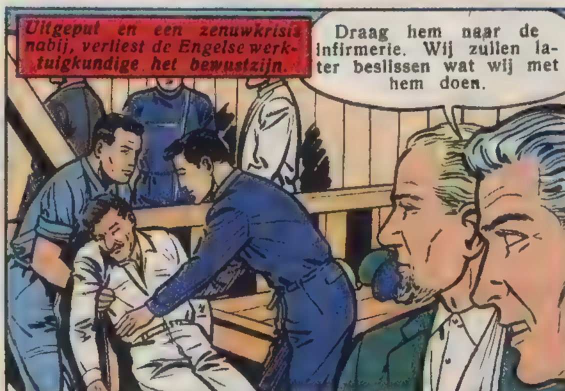


VAN DE ANGST !



uropese renners saboteerde. Ze zal de schuldige op het matje roepen...

Met toonloze stem vertelt Grant hoe hij te Sebring het slaapoeder in het fruitsap van de Duitse racer mengde... Te San Sebastian deed hij alsof hij de sabotage van de «Ferrari» ontdekte om geen vermoedens te wekken. Hij had het verenstel van de remmen van de Porsche doorgesneden en werd verrast door de bewaker. Hij slaagde er in de man bewusteloos te slaan, zonder dat deze hem herkend had.

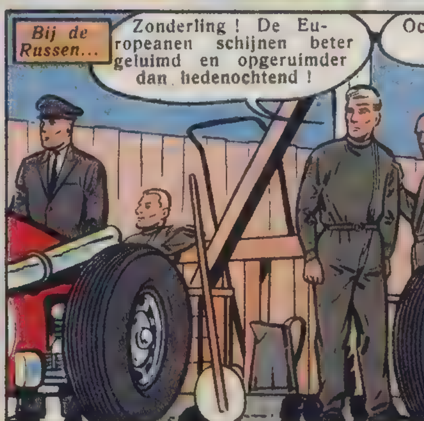






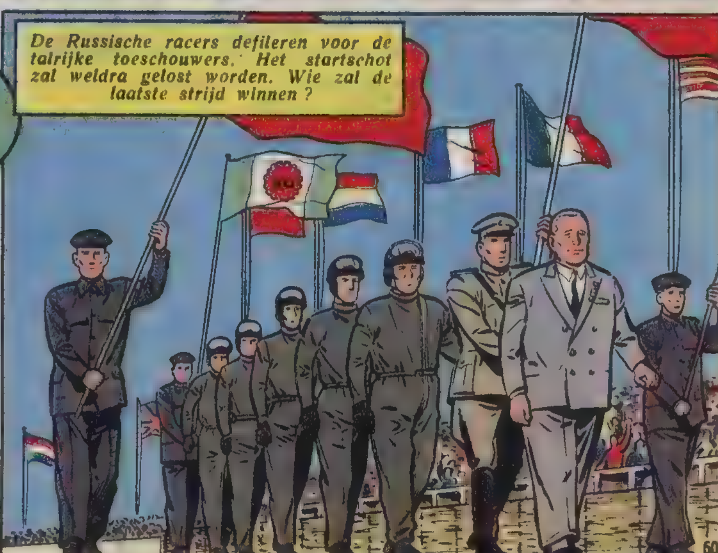






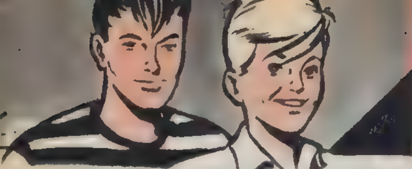






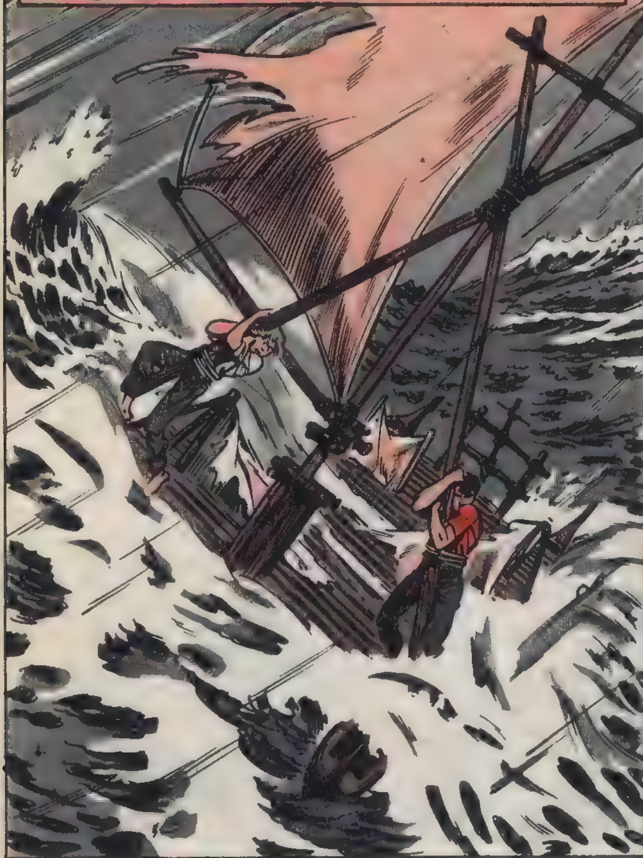
(Wordt voortgezet.)

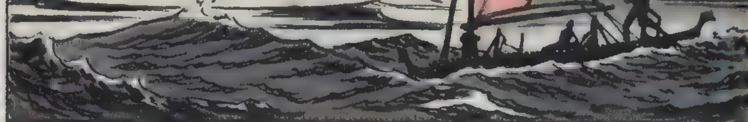
LBUM VAN JEAN GRATON : « DE GROTE MATCH »



HET GROEN DO

TEKENINGEN : E. AIDANS





















SSIER

Aan boord van een prauw trachten Tom en Pat Peru te bereiken, maar een vreselijke storm steekt op...



CENARIO : J. EN F. GALL





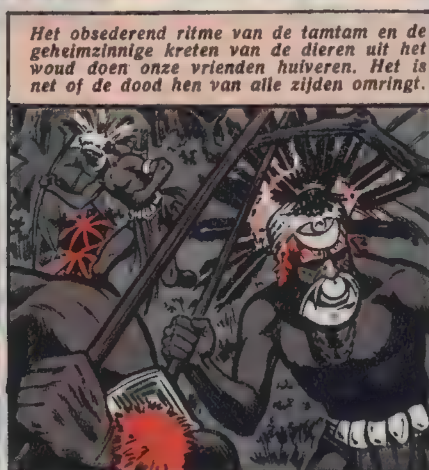


















(Wordt voortgezet.)



De Avonturen van Bonux-Boy

Bonux-Boy speelt Zeerover

DOOR Benoît

SUSKE EN DIETJE HEBBEN DE BUIT VAN DE ZEEROVERS VERBORGEN BUITEN DE GRENZEN DIE DOOR HET SPELREGLEMENT TOEGELATEN ZIJN.











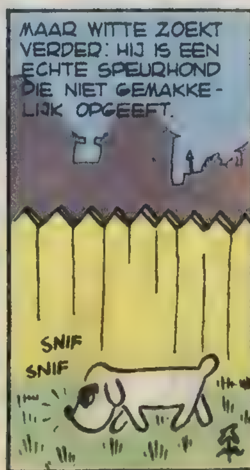












(wordt vervolgd)

RAKET OF VLIEGTUIG?



DIT IS HET VERVOERMIDDEL VAN HET JAAR 2000!

VORIGE week vertelden we je reeds dat de vliegtuigconstructeurs niet bij de pakken blijven zitten en vliegtuigen willen bouwen die sneller zijn dan de zon... Het eigenaardig toestel dat je hier ziet is een transportvliegtuig. Het werk van een gek? Neen, het is een ontwerp van Mr Hall Hibbard, vice-president van de beroemde Lockheed maatschappij.

De vleugels van dit zonderling toestel zijn ingekort tot twee kleine haast symbolische driehoekjes. In acht en negentig minuten zou deze Lockheed van het jaar 2000 van New York naar Parijs vliegen, d.w.z. met een snelheid van Mach 7 of 7.500 km per uur. De voorzijde van het vliegtuig is totaal in beslag genomen door de luchtinlaten die de statoreaktoren moeten voeden. De passagiers zitten in een kajuit die in het centrum van het monster gebouwd is. Neen, door de vensters zullen ze niet naar de roze wolkjes kunnen kijken... Die kunnen ze echter wel zien op een televisiescherm dat in de passagierskajuit is geinstalleerd. Deze Lockheed zou vertikaal opstijgen en bij de start gestuwd worden door straalmotoren. De stato's treden pas in werking wanneer de Lockheed een bepaalde snelheid heeft bereikt. Dit zonderling toestel zal gebouwd worden in een speciale metaallegering (titaan en roestvrij staal), die weerstand zal kunnen bieden aan de grote verhitting.

Het is nog een beetje te vroeg om reeds met zekerheid te zeggen dat dit vliegtuig werkelijk eens door de lucht zal klieven. Vooraleer wij in het jaar 2000 zijn, hebben de vliegtuigconstructeurs beslist nog een heleboel andere ontwerpen gemaakt. Laten we het maar afwachten.



B

In een grote arena, speciaal gebouwd te Rome, werden de opnamen van de spannende wagenraces gemaakt. Je ziet op de voorgrond de camera, die boven op een hijskraan is opgesteld.

DEZE KOLOSSALE ROLPRENT EISTE :

10 JAAR VOORBEREIDING
1 JAAR DRAAIEN
100.000 FIGURANTEN EN...
800 MILJOEN BF OF *f* 60.000.000

N HUR

DE filmindustrie legt graag beslag op succesboeken. Terecht trouwens. Het is dus geen wonder dat we « Ben Hur » op het witte doek zien verschijnen. Het is de tweede maal dat deze best-seller wordt verfilmd. De eerste film was een stomme film en het is best mogelijk, dat je vader of je grootvader tranen met tuiten heeft geweend toen Ben Hur, de grote held, door de Romeinen in de ijzers werd geklonken en als galeislaaf dag en nacht moest roeien.

THANS heeft de Metro-Goldwyn-Mayer de zaak opnieuw aangepakt : groots, enorm, kolossaal. De regie werd aan William Wyler toevertrouwd, die kon beschikken over een onbeperkt budget en slechts één opdracht had : het verhaal op grootse wijze en historisch verantwoord op het zilveren scherm brengen. Hij kreeg bovendien uitstekende acteurs.

496 acteurs - 78 paarden

William Wyler dirigeerde 496 acteurs en actrices, in het geheel 100.000 figuranten, 78 prachtige racepaarden en 5 camera's van een gloednieuw type. Tien jaar werkte hij aan de voorbereiding van zijn film. Hij liet Romeinse wagens, galeien en talrijke decors bouwen waarbij niet minder dan 10.000 tekeningen te pas kwamen. Je ziet, Wyler ging niet over een nacht ijs. De eigenlijke opnamen werden gedaan in Israël en in Italië en duurden ruim een jaar. Het is een groots spectakel geworden en wanneer Ben Hur en Messala hun wagen bespannen met vier witte paarden rond de arena jagen, dan klem je je beslist aan je zetel vast. Ben Hur overleeft die race in goede gezondheid. Jij verlaat de bioscoop beslist met hartkloppingen !...

Wie is de auteur van Ben Hur ?

HEB je het boek reeds gelezen ? Zo ja, dan weet je dat Juda Ben Hur, de held, een heleboel sensationele avonturen beleefde en dat hij ook getuige was van het passieverhaal, dat wil zeggen, van het lijden en de dood van Christus. Deze merkwaardige mengeling van wat profaan en wat geheiligd is, schonk het boek zijn overdonderend succes. Sedert 1880, datum van het verschijnen, tot op onze dagen werden er ongeveer acht miljoen exemplaren van verkocht ! Een ander merkwaardig verschijnsel was het volgende : hoe groter de titel « Ben Hur » werd, des te kleiner werd de naam van de schrijver. Thans is het zo ver dat iedereen Ben Hur kent, en niemand meer weet wie de auteur er van is...

De schrijver is Lewis Wallace en zijn carrière was tamelijk bewogen.

Aan de deur gewalst...

TOEN Lew — niemand heeft hem ooit Lewis genoemd — zeventien jaar was, werd hij door zijn vader David Wallace, een eerbiedwaardig advokaat en ex-gouverneur van de staat Indiana, zonder pardon aan de deur gewalst. Neen, denk niet « zo'n kerel zonder hart », want vader Wallace had met zijn zoon beslist veel geduld gehad ! Lew Wallace vond werk bij een notaris en begon rechten te studeren. De oorlog brak uit tussen de Verenigde Staten en Mexico. Hij trommelde zijn eigen compagnie soldaten bijeen — voor hem was niemand op dit idee gekomen — kreeg de rang van luitenant en trok ten strijde. Veel roem oogstte hij niet. Na de oorlog, voltooide hij zijn studies van advokaat, werd lid van de Senaat van Indiana en huwde een rijke erfgename. Toen de oorlog tussen de Noordelijke- en de Zuidelijke Staten losbrak, trok hij met zijn eigen militie in de rangen van de Noordelijken. Dat ware misschien niet zo zonderling geweest indien... Wallace zijn soldaten niet had uitgedost als « Algerijnen » ! Lew had eens een kleurengravure gezien van Algerijnen met fez, wijde Turkse broek, bolero en witte beenkappen en hij vond dat de ideale uniform voor zijn soldaten. Onnodig je te vertellen, dat Lew met zijn regiment enige ophef maakte. We moeten er echter aan toevoegen dat ze vechten konden en Wallace een dapper man was. Hij werd tot generaal-majoor bevorderd.

De gouverneur schreef

EN toen werd Lew Wallace een rustig burger ! Neen, nog niet. Hij stortte zich hals over kop in het Mexicaans avontuur en werd generaal van het Mexicaans leger. Samen met een zekere Juarez organiseerde hij de opstand van de Mexicanen tegen Maximiliaan van Oostenrijk. Dat avontuur eindigde voor Wallace niet erg gelukkig en ten slotte kwam hij terug naar huis, naar Crawsfortville. Men aanzag hem aldaar voor een romantische mislukking.

Intussen was in zijn geest de held Ben Hur geboren. Wallace, een overtuigd christen, besloot op het historisch belang van Christus te wijzen. Hij verzamelde een geweldige documentatie over de éérste eeuw en begon te schrijven. In 1867 werd hij tot gouverneur van Nieuw Mexico benoemd. Hij vestigde zich te Santa Fe. Alhoewel zijn nieuw ambt een heleboel last en moeilijkheden meebracht, werkte hij in zijn vrije tijd aan Ben Hur. Toen hij op 4 juni 1881 zijn post afstond aan zijn opvolger, was het vijfde deel van Ben Hur voltooid. Ben Hur werd onmiddellijk een groot succes en is dit gebleven. Een feit dat enig is in de annalen van de letterkunde. Wallace stierf in 1904.

De rol van BEN HUR wordt vertolkt door Charles Heston, die je hier met zijn prachtig gespan ziet. De film BEN HUR zal in België in de maand september vertoond worden.



De « regenboog » karavaan stopt in de Tenéré-woestijn. Iedere Berliet vrachtwagen heeft zijn eigen kleur : paars (stro en lege dozen om de archeologische en geologische vondsten in te verpakken), Sahara-geel (filmmateriaal), grijs (kampeergerief en wetenschappelijke toestellen), lichtgeel (water), oranje (gasolie), blauw (benzine voor de lichte wagens en de helicopter), rood (atelier), groen (gereedschap), wit (koelwagen). Erg practisch, niet ?



Hugot, de prehistoricus van de expeditie, is van oordeel dat de positie waarin men het aardewerk uit het neolithisch tijdperk (of t.v.d. gepolijste steen) vond — de potten stonden doodgewoon rechtop in het zand — er op wijst, dat de bewoners van de Sahara op een nog niet bepaald tijdstip vrij plotseling moesten vluchten. Deze stelling wordt ook door andere geleerden verdedigd.

DE Sahara heeft, behalve dan in het Noorden, geen spoorwegen en ook geen autowegen. Men kan enkel administratieve centra zoals Tamanrasset en Djanet, en enkele punten waar er petroleum wordt geboord, zoals Edjele en Hassi-Messaoud van uit de steden en havens van Algerië per auto bereiken. Maar eens ten Zuiden van de Ahaggar zijn er geen wegen meer. Geen enkele chauffeur durft zich wagen in die uitgestrekte en practisch totaal onbekende woestijn. Het zou nochtans wenselijk zijn, dat men het Noorden van Afrika met het Centrum zou kunnen verbinden, dank zij een veilige weg. Van economisch standpunt uit is die weg zelfs noodzakelijk.

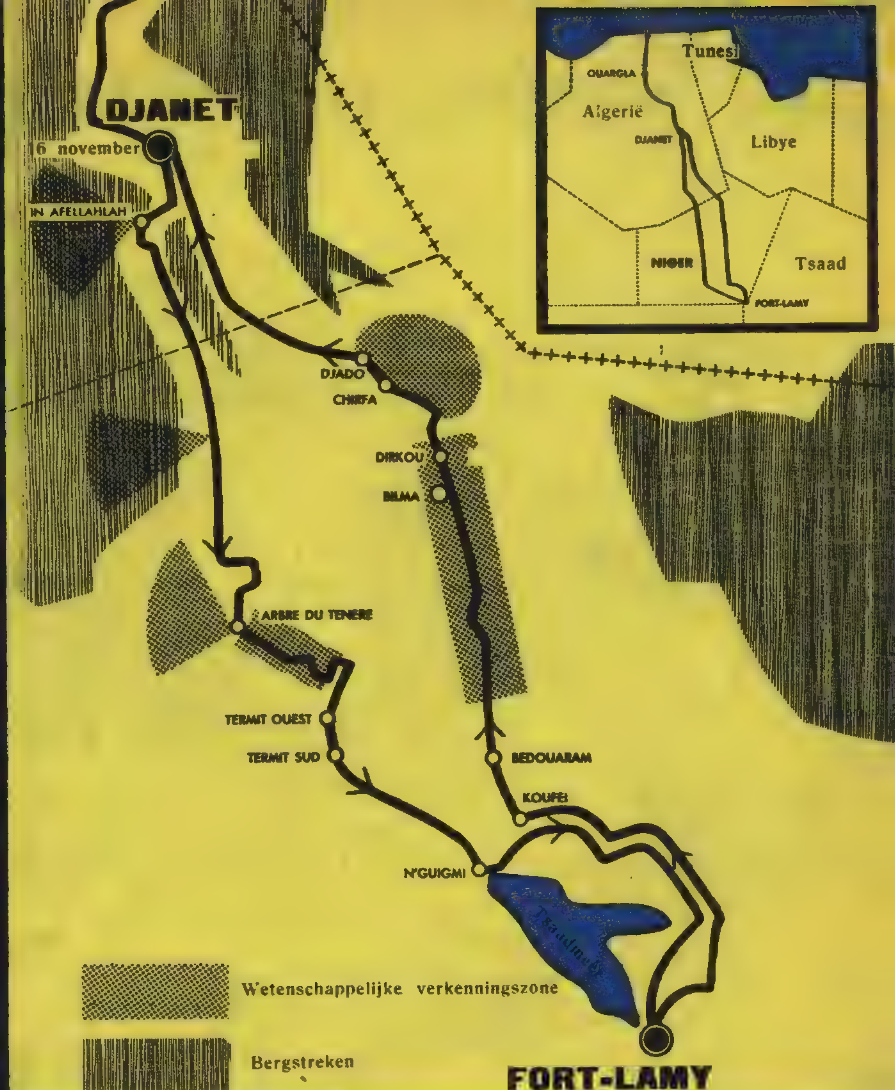
DE Franse maatschappij Berliet heeft onlangs de Berliet-Ténéré expeditie georganiseerd die met veertien speciaal uitgeruste vrachtwagens : vijf « Land Rovers » en negen vrachtwagens « Gazelle » Berliet, door de woestijn van Ténéré reed. De expeditie werd geholpen door een DC 3, een licht vliegtuig Cessna en een helicopter. Ze was samengesteld uit vijftig geleerden en technici.

Op 16 november van vorig jaar vertrok de expeditie uit Djanet en bereikte spoedig Ténéré, een woestijnstrook die 1.300 km lang is en die, naar men meent, de bodem is van een zee uit het quartair tijdvak. Het is een woestijn waar er sedert duizenden jaren geen menselijk leven meer is. Op 20 november deed een van de geleerden, nl. Raymond Mauny, een eerste sensationele ontdekking in de streek van In Afellahlah : zes silexen die de vorm





KAN MEN EEN WEG BANEN DOORHEEN DE SAHARA?



hebben van een vuist; het primitiefste wapen ooit door mensenhand gemaakt. Enkele dagen later ontdekten de geleerden prachtig aardewerk uit het neolithisch tijdvak, evenals talrijke molenstenen die 5.000 jaar geleden gebruikt werden.

Aan de voet van Adrar Dous, een berg in de Ténéréwoestijn, vond men talrijke geslepen stenen, beenderen van een buffel, een neushoorn, van een krokodil en een groot geraamte (1 meter lang) van een van de grootste zoetwatervissen die ooit heeft geleefd. Op 24 november had de expeditie 290 km door de woestijn afgelegd. Ze zocht haar weg bij middel van een kompas.

De volgende dagen waren zeer interessant en rijk aan buit: instrumenten waarmee eens prehistorische juwelen werden gemaakt, een armband uit graniet afkomstig van een vrouw die leefde 6.000 jaar geleden, de schaal van een struisvogelei. Op 29 november, aan de voet van de Areschimaberg een dertigtal graven, wat verbazend is te midden van die eenzaamheid, verder 165 graanstampers, domino's en nog andere gebruiksvoorwerpen.

Dan volgde het massief van de Termit-bergen met steile flanken. Hier is niets anders dan hitte, stof, dorst en honger. Te midden van die woestenij ontdekte Henri Lhote overblijfselen van mensen, geraamten van dieren, aardewerk en kruiken. Lang geleden woonden er mensen en moet die woestijn vruchtbaar zijn geweest. Op 9 december kwam de expeditie toe te N'Guifmi aan de oever van het Tsaadmeer, het laatste overblijfsel van een binnenzee die eens het groot Tsaad-bekken gans bedekte. Op 13 december waren ze te Fort Lamy.

Op 24 december ging het terug naar Djanet langs een weg die paraleel loopt met de eerste maar meer naar het oosten toe. Daar is het gemakkelijker om door de woestijn heen te komen. De eerste dag van de reis kwam sultan Kanem hen tegemoet en escorteerde hen naar zijn hoofdstad Mao. De sultan was gekleed in een fluwelen boernoes met zilveren borduursel afgezet. Zijn paard droeg een massief zilveren harnas, zijn lijfwacht stak in authentieke maliënkolders uit de tijd van de kruisvaarders! De oude glorie en de moderne tijd ontmoetten elkaar in de woestijn...

De eerste stap is gezet en de eerste stap is, naar men weet, de moeilijkste. De nabije toekomst zal uitwijzen of het mogelijk is een verkeersweg aan te leggen die Noord Afrika met Zwart Afrika verbindt.



In het zengende zand werden talrijke sporen van menselijk leven ontdekt: aardewerk, silexen, wapens, enz. Iedere ontdekking lokte commentaar uit. Je ziet dat de geleerden weinig protocolair gekleed zijn. Daarvoor was het trouwens té warm. Gelukkig maar dat de organisators voor een koelwagen hadden gezorgd!

WIJ WORDEN HET WATER WEL MEESTER!

N

Noordzee

ZUIDER-ZEE

IJSSEL

MAAS

HET DELTAPLAN



IN de nacht van 31 januari op 1 februari 1953 voltrok zich in zuid-west Nederland een ramp welke in de hele wereld de voorpagina's van de kranten bereikte. Op de eilanden en kustgebieden van de provincies Zeeland, Zuid-Holland, en Noord-Brabant braken tengevolge van een ongekend hoge stormvloed de dijken, die het laag gelegen land tegen het water van de Noordzee moesten beschermen, als zachte koek doormidden. Ruim duizend achthonderd mensen verdronken. Sommigen werden direct door het water van de Schelde-armen, het Haringvliet of de Grevelingen overspoeld, anderen stortten met het dak van hun huis in de golven, voordat reddingboten en helicopters hen hadden bereikt.

WEKEN en maanden duurde het voor dat de meeste gaten waren gedicht. De gevluchte bewoners keerden terug naar hun door het zoute water aangetaste landerijen en de brokstukken van hun boerderijen en woningen. Voor de tweede maal binnen een mensenleven, voor de zoveelste maal in de loop der eeuwen, voor de laatste maal misschien ook in de geschiedenis. Want Nederland, de bevolking en de regering, hebben gezegd: « Dit nooit weer; zet de zee voorgoed buiten de deur ».

Twee oplossingen stonden de experts van Rijkswaterstaat voor de geest, toen zij zich in ernst gingen afvragen hoe de laaggelegen polders achter de kust het meest afdoende beschermd konden worden.

Een methode was het verhogen van alle bestaande dijken, de andere het afdammen van de grote trechtervormige riviermonden, waarin de vloeden zo diep konden doordringen. En zij kozen de laatste, weliswaar een moeilijker, maar ook een veelbelovender weg. Een welhaast onmogelijke taak voor mensenhanden, maar de ingenieurs durfden het aan.

Eind 1957 kwam de Delta-wet tot stand. Met vrijwel algemene stemmen besloot de Tweede Kamer van de Staten-Generaal, de Nederlandse volksvertegenwoordiging, tot afsluiting van het Haringvliet, het Brouwershavense Gat, het Volkerak en de Oosterschelde en het bouwen van een dam in de Oude Maas en de Grevelingen. Daarnaast moet dan nog « eventjes » de Brielse Maas worden afgesloten, een stormvloedkering worden opgeworpen in de Hollandse IJssel en de eilanden Walcheren, Noord-Beveland en Zuid-Beveland tot één worden samengevoegd door demping van het tussenliggende water.

Het werk kon beginnen, het werk dat 1800 miljoen gulden zal kosten (dat is 24 miljard frank) en vijf en twintig jaar zal duren, maar dan een blijvende bescherming zal bieden aan zes miljoen inwoners op de helft van het Nederlands grondgebied. De kustlijn zal dan 700 kilometer korter zijn geworden.

Op het historierijke eiland Walcheren vlak bij het oudtijds zo rijke haven- en handelsstadje Veere, wordt de eerste grote slag der Delta-werken geleverd.

Achter het silhouet van de gracieuze zeventiende eeuwse gevels en torens, welke eigenlijk alleen nog maar thuis schijnen te horen op een schilderij van Johannes Vermeer, zijn de dijkwerkers begonnen. Als hoge, brede ruggen liggen de wallen al met hun voeten in het water, een aan de kant van het eiland Walcheren, de andere bij het dorpje Onrust op Noord-Beveland. In 1962 hoopt met het sluitgat te kunnen dichten met zeven grote betonnen caissons. Op de wisseling van eb en vloed, als het getij enkele minuten aarzelt, zal ineens de 330 meter brede opening tussen de gereedliggende dijkstukken moeten worden gesloten. Op het water zal het dan

krioelen van de schepen en schuitjes vol met werklieden, rijshout, klei en stenen. Zodra de kolking van het zeewater ophoudt en de hoofdopzichter het sein geeft, zullen de stoppen uit de holle caissons worden weggetrokken. Arbeiders zullen met honderden tegelijk de zinkende gevaarten en de vaste dijklichamen volgooien en iedereen zal de adem inhouden als het water weer zijn stuwkracht gaat uitoefenen. Zal de kunstmatige zeewering het houden? Als de vloed zijn kop te pletter zal lopen tegen dit mensenwerk, dan zullen de stoomfluiten blazen en zal het Wilhelmus opklinken uit de kelen van de ontelbare ontroerde en enthousiaste Nederlanders.

VIJF EN TWINTIG EGYPTISCHE PYRAMIDEN

En dan zal nog maar één van de kleinere gaten gedicht zijn! Door het Veerse gat stroomt in een ebtij « maar » zeventig miljoen kubieke meter water naar buiten; door de Oosterschelde een miljard. De afsluitdijk moet hier door kerktoren diepe geulen heen. Ten minste 25 van de grootste Egyptische pyramiden zouden nodig zijn om de dijk te vormen! De stromende watermassa's zijn hier zó groot, dat het sluitgat plaats dient te bieden aan 72 caissons van een miljoen gulden (bijna dertien en een half miljoen frank) per stuk. En als deze op de drempel van rijshout en klei zullen zijn gezakt, zal er andermaal nog maar weer één onderdeel van het Deltaplan gereed zijn.

Verder naar het noorden ligt nog een van de vier grote zeearmen in het land, het Haringvliet, waardoor meer dan 50 procent van het water der grote rivieren Rijn en Maas naar buiten spoelt, soms twintig miljoen liter per seconde. Dwars door dit gat moet tussen de Zuidhollandse eilanden Voorne en Goeree een zware afsluitdijk komen, vier en een halve kilometer lang. Maar omdat men het rivierwater in de Noordzee moet kunnen lozen, zullen er in de dijk sluizen worden aangebracht.

Er wordt hier op het ogenblik een geweldige activiteit ontplooid. Midden in de stroom liggen twee kunstmatige eilanden, in korte tijd daar neergelegd, waar dagelijks vele arbeiders werken in een bouwput achttien meter onder het waterpeil. Daverende heimachines en grommende draglines verwerken onvoorstelbare hoeveelheden bouwmateriaal. Zes jaar lang zal de bouwput droog worden gehouden; elk uur, dag en nacht, moet daarom ongeveer zesduizend kubieke meter water worden weggepompt. De electrische energie, hiervoor nodig, zou voldoende zijn om alle huizen van een stad twee maal zo groot als Brugge te verlichten. Eind 1963 zullen de eilanden weer verdwijnen, de ringdijken worden weggebaggerd en midden in het Haringvliet zal dan nog alleen maar een machtig sluizencomplex staan op en tussen 20.000 lange zware heipalen van beton. Pas daarna gaat men dijken bouwen naar deze constructie toe. Het water kan nog door de open sluizen stromen. Eerst als de dam totaal is voltooid, gaan de deuren dicht.

De zee is voor de zoveelste maal bij de neus genomen!

EEN MAN VAN DE DAAD

Wij hebben al gezien, dat als het Deltawerk gereed is, de helft van Nederland blijvend voor overstroming is gevrijwaard. Je zal je afvragen, hoe het dan komt, dat bij de ramp van begin 1953 niet veel meer land onder water is gelopen. Dat is te danken aan een snelle beslissing van een scheepskapitein. Toen in de dijken van de Hollandse IJssel vlakbij Rotterdam een gat was ontstaan en ondanks de ingeworpen zandzakken een totale ineenstorting dreigde, voer de schipper met zijn schip voor het gat. Het paste ongeveer en de stroom drukte het er tegenaan.

Holland was gered. Was de kapitein niet zo doortastend opgetreden, dan zou het hele grote en diepe weidegebied, met zijn talrijke polders, omzoomd door de steden Amsterdam, Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Utrecht, zijn overstroomd. Dan was meer dan de helft van de Nederlandse bevolking in gevaar gekomen en was de schade niet te overzien geweest.

Verhoging van de eeuwenoude dijk langs de Hollandse IJssel was niet mogelijk omdat er talloze dorpjes op gebouwd zijn. Maar deze gevaarlijkste plek in de Nederlandse waterkering moest versterkt worden. De ingenieurs hebben toen een uniek plan uitgedacht en dit is het eerste voltooide werk in het Deltaplan geworden. De oplossing is simpel. Tussen hoge torens is over de gehele breedte van de rivier een zware stalen plaat opgehangen, die als de vloed nog eens met te grote kracht mocht opkomen uit de Nieuwe Waterweg (de brede open arm van de Rijn), kan neergelaten worden en de Hollandse IJssel hermetisch afsluit.

De Deltawerken vormen een monsterachtig complex, allereerst zoals wij gezien hebben om de Noordzee buiten Nederland te houden. Maar daarnaast zullen ze bewerken, dat nieuwe binnenmeren ontstaan, ideaal om te zeilen en te zwemmen. De Zeeuwse eilanden met hun schilderachtige plaatsjes, de wijde vergezichten, de typische klederdrachten en niet te vergeten de heerlijke stranden en duinen zijn nu nog moeilijk te bereiken, maar over vijf jaar zullen de vacantiegangers dit gebied met vreugde ontdekken.

JAN A. WALTA



1. Landingsradar.
2. Radarantennes.
3. Loopbrug (vliegtuigen).
4. Loopbrug (navigatie).
5. Bréguet « Alizé ».
6. Parkingsgrens.
7. « Etendard IV ».
8. « Alouette II ».
9. Stoomkatapult.
10. Geschutstoren.
11. Reddingsvlotten.
12. Radar van centrale vuurleiding.
13. Landingsspiegel.
14. Opening in scheepsboord bij de valreetrap.
15. Vliegtuigenliften.
16. Loods.
17. Rookleidingen.
18. Stookkamer-stuurboord.
19. Cafetaria.
20. Keuken.
21. Stuurboordmachine.
22. Stookkamer bakboord.
23. Rookleidingen.
24. Bakboordmachine.
25. Veiligheidsslagboom.
26. Schuinlopende baan voor de vliegtuigen.

De « CLEMENCEAU » kiest ZEE



ER worden raketten naar de maan geschoten en men overweegt een reis naar Mars, wat echter niet belet dat onze oude, trouwe aarde haar rechten behoudt. Wanneer we zeggen « oude, trouwe aarde », bedoelen we niet zozeer het vasteland maar wel de ZEE. Een bewijs daarvoor is het Franse vliegdekschip de « Clemenceau » dat volgend jaar in actieve dienst zal genomen worden.

DE « Clemenceau » is een vliegdekschip van het lichte type. Het heeft een waterverplaatsing van 27.000 ton (30.000 ton met een maximum lading). Het dek heeft een lengte van 257 m en is 46 m breed. De twee turbines ontwikkelen samen een kracht van 120.000 PK. De snelheid bedraagt 32 knopen of ongeveer 60 km per uur. De « Clemenceau » kan 4.000 ton zware olie opslaan en daardoor heeft hij een grote actieradius : ongeveer 7.500 mijlen met een gemiddelde snelheid van 18 knopen of 4.800 mijlen wanneer hij een snelheid heeft van 24 knopen.

Wij zullen hem even vergelijken met het Engels vliegdekschip « Implacable » van 26.000 ton. Dit heeft een lengte van 234 m en is 29 m breed, en kan 72 vliegtuigen met opgeplooide vleugels bergen. Het dek van de Amerikaanse reus « Forestal » (eveneens een vliegdekschip van het klassieke moderne type) is 342 m lang en 83 m breed. De



Kapitein-ter-zee Jean Lorain, die de constructie van de « Clemenceau » van de eerste minuut af gevolgd heeft. Sedert 26 september 1959 is hij de gezagvoerder van de « Clemenceau ».

ZIE VERVOLG BLZ. 28▶

DE SLEUTEL DIE ALLE COLLECTIES OPENT

Er zijn sleutels die deuren of hangsloten openmaken, er zijn sleutels die schroeven vastschroeven, er zijn steeksleutels, klepsleutels, vorksleutels, luistersleutels, enz. Maar er is slechts één sleutel die je de mooiste collecties ontsluit. En die sleutel heet : DE KUIFJE'S BON.

INDIEN JE HOUDT VAN KUNST...
Door KUIFJE'S BONS te verzamelen, verkrijg je de mooiste reproducties van de MEESTERWERKEN VAN DE SCHILDERKUNST. Weet je, dat er tot op heden in deze collectie reeds 16 reeksen van 5 prachtige schilderijen in kleuren zijn verschenen? Met 200 KUIFJE'S PUNTEN verkrijg je een reeks.
Al de grote meesters en al de schilderscholen zijn er in vertegenwoordigd. Deze prachtige reproducties kan je in twee luxueus uitgegeven albums kleven, die per stuk slechts 50 F. kosten.

INDIEN JE HOUDT VAN AARDRIJKSKUNDE
Je maakt met weinig kosten de mooiste reizen; dank zij de prachtige kleurenfoto's van de collectie DE AARDRIJKSKUNDE VAN EUROPA (Deel I, II en III) breng je een bezoek aan alle landen van Europa die je interesseren en waarover je meer bijzonderheden zou willen kennen.
In ruil voor 50 KUIFJE'S PUNTEN krijg je een reeks van 10 mooie kleurenfoto's.
Indien je van je eigen land houdt, dan is het een genoegen de prachtige kleurenfoto's van DE AARDRIJKSKUNDE VAN BELGIE te verzamelen.
Al de albums van de collectie AARDRIJKSKUNDE kosten slechts 29 Fr. per stuk.

INDIEN JE HOUDT VAN GESCHIEDENIS...
Grijp dan de kans waar die de KUIFJE'S BON je biedt. Begin nog vandaag de collectie « DE GESCHIEDENIS VAN DE WERELD ». Talrijke spannende uren zal je doorbrengen met de helden van het antieke Griekenland. Je zal kennismaken met Ani, een jonge Egyptenaar, die naar school liep net zoals jij. De prachtige albums van de GESCHIEDENIS VAN DE WERELD kosten 29 Fr. De mooie chromo's welke ze illustreren kan je verkrijgen in ruil voor 50 KUIFJE'S PUNTEN voor een reeks van 15 chromo's.

NOG EEN INLICHTING :
Je hebt KUIFJE'S BONS gespaard. Je hebt er zelfs een heel pak! Wat moet je doen om een collectie te beginnen? Het antwoord is zeer eenvoudig :
Stuur je KUIFJE'S BONS naar KUIFJE, Dienst T, P.-H. Spaaklaan, 1 tot 7, Brussel 7. Op de bestelbon moet je aanduiden wat je precies wenst. Je kan je KUIFJE'S BONS ook komen ruilen in de KUIFJE'S WINKEL op hetzelfde adres of in alle warenhuizen A L'INNOVATION.

LAATSTE NIEUWS :
Bij het ter perse gaan vernemen we, dat het album Deel II van de GESCHIEDENIS VAN DE WERELD in voorbereiding is en weldra zal verschijnen. Je vindt daarin o.m. de geschiedenis van het Oude Rome. Dit is goed nieuws, nietwaar?

HET IDEAAL MIDDEL OM MAKKELIJK KUIFJE'S BONS TE VINDEN :

Vraag aan je moeder steeds kwaliteitsproducten te kopen. Indien je moeder dat doet, dan zal je beslist op ieder product dat zij meebrengt KUIFJE'S BONS VINDEN.

Inderdaad, de KUIFJE'S BON staat op volgende punten :

VICTORIA Chocolade

MATERNE
Confituren, Groentenconserven, Vruchten in stroop, Diepgekoelde vruchten en groenten FRIMA

TOSELLI Deegwaren

VANDENHEUVEL
Tafelbier PILSBERG, JU'CY en WHIP

HORTON PRODUKTEN
Kruiden, Azijnen, Sausen, Gearomatiseerde fruit-siroop

PALMAFINA
Margarina INA, CHOCOSWEET, Tafelolie PRINSOR, Huishoudzeep PALMEX

FRANCO-SUISSE — SKI
Crème de gruyère, Perrette, Bleuette, Gouda

PROSMANS
Siropen PROSMANS en PRINCE DE LIEGE

SERRIEN
Pantoffels ESKIMO en kinderschoenen MARATHON

PANA
Zelfrijzend meel, Pudding, Gevanillineerde suiker, Maisbloem, Baking Powder van de ORGANISCHE PRODUKTEN VAN TIENEN

NOSTA
Melk en zuivelprodukten (N)

LE TIGRE
De vulpennen en inkt

PAPIERWAREN
Schoolartikelen en andere met Kuifje's bons

HACOSAN
Versterkend voedsel

CLE D'OR
Koffie in bonen, gemalen, en oplosbare koffie

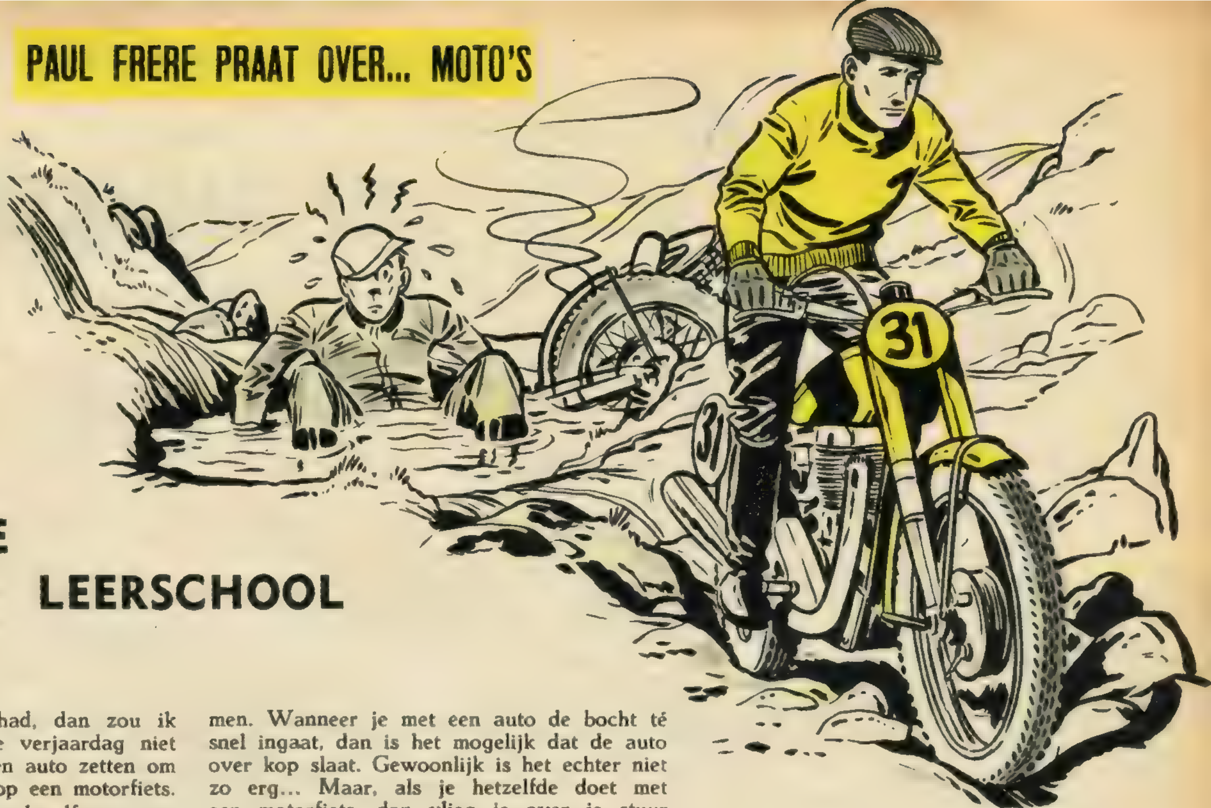
ZWARTE KAT
Koffie in bonen, gemalen, en oplosbare koffie

COLGATE-PALMOLIVE
Tandpasta en toiletzeep

DE LOMBARD UITGAVEN
Het weekblad KUIFJE, TINTIN, LINE, ONS VOLKSKE, JUNIOR, de albums van de « Lombard Collectie »



PAUL FRERE PRAAT OVER... MOTO'S



DE MOTO
IS DE BESTE
LEERSCHOOL

INDIEN ik een zoon had, dan zou ik hem op zijn achttiende verjaardag niet achter het stuur van een auto zetten om goed te leren rijden, maar op een motorfiets.

Ja, ik weet het wel, ik reed zelf per auto alvorens ik met een motorfiets rijden kon. Maar, het is op mijn motorfiets dat ik heb vastgesteld hoe slecht ik eigenlijk op vier wielen reed! Vlak voor de eerste wereldoorlog zaaide ik paniek in de straten van Brussel met de Amilcar van mijn moeder en met de Buick van mijn grootvader. Ik stuurde handig, hoor! Maar toen ik lange afstanden begon af te leggen per motorfiets — die ik me had aangeschaft omdat mijn zakgeld niet reikte voor een wagentje — gaf ik me rekenschap van het feit, dat ik per auto ongehoorde risico's nam en beslist geen voorbeeldig chauffeur was!

Ingesloten in de stalen cockpit van een wagen en vóór je de motor als een stootram, heb je de indruk dat er je niets kan overkomen en dat je absoluut onkwestbaar bent. Dit gevoelen nodigt iedere jongeman tot dwaasheden uit! Op een motorfiets heb je geen enkele bescherming, je geeft je dan veel vlugger en beter rekenschap van de gevaren die je loopt en ook van de verantwoordelijkheid die je als chauffeur hebt. Het is op de motorfiets dat ik leerde de kruispunten te schuwen als de pest. Het is ook op een motorfiets, dat ik mijn stuurkunst volmaakte, dat ik zin kreeg voor evenwicht en wegligging. Op de motorfiets heb ik ook geleerd hoe je een bocht accuraat moet nemen. Wanneer je met een auto de bocht té snel ingaat, dan is het mogelijk dat de auto over kop slaat. Gewoonlijk is het echter niet zo erg... Maar, als je hetzelfde doet met een motorfiets, dan vlieg je over je stuur heen het landschap in... meestal kom je zeer onzacht op de grond terecht. Een volgende keer ben je dan wel voorzichtiger! Op een motorfiets leer je best hoe snel je moogt rijden zonder de veiligheidsregels te vergeten.



De trial is de laatste jaren tamelijk populair bij ons. Ik heb er vaak aan meegedaan. Het is geen gevaarlijke sport, geloof me! Maar het is een sport die naar mijn oordeel onontbeerlijk is wil men een knap racer worden. Je leert haarprecies sturen, je oefent er je reflexen mee. De geringste afwijking in een « non-stop » kan de nederlaag veroorzaken, want iedere stilstand of voet op grond betekent een puntenverlies.

Op een motorfiets leer je ook de afstanden juist berekenen en je krijgt een begrip van de snelheid. Veel grote autoracers zijn ook kampioen op de motorfiets geweest, o.m. Nuvolari, Varzi, Taruffi, Rosemeyer en Alberto Ascari.

Een betere school voor kandidaat-werktuigkundigen is er niet. De mechaniek van de motorfiets is eenvoudig en je kan er goed bijkomen. De cylinderkop van een motorfiets schroeven is kinderspel. Al doende leer je en op een zekere dag ben je zo ver, dat je heel de motor kan uit elkaar nemen en ook weer monteren kunt. Dit laatste is natuurlijk een beetje ingewikkelder, maar de oefening maakt de meester. Hoe meer je het doet, en hoe meer zorg je er aan besteedt, des te vlugger en makkelijker het gaat. Je houdt de onderdelen in je hand, je ziet hoe ze in mekaar zitten en zo krijg je een grondige kennis van een motor. Een cylinder, een zuiger, een nokkenas, een carburator, enz... hebben na een tijd helemaal geen geheimen meer voor je. Wanneer je dan nadien de motorkap van een auto openslaat, ben je meteen op vertrouwd terrein. Eén oogopslag volstaat om te zien wat er bv. aan die motor hapert.

Je leert van de mechaniek houden. Je weet spoedig wat er uit te halen is en je voelt je een koning te rijk, wanneer je de wind langs je oren voelt suizen en je de indruk hebt dat je vliegt. Geloof me, probeer het eerst op een motorfiets en wacht met de auto tot later.

Een motorfiets is niet alleen zoveel prettiger en sportiever voor jongelui, maar je leert op een motorfiets hoe je goed en voorzichtig moet rijden!

Van Fre



ONS SPEL MET
ZWARTE KAT

Koffie van alle jongelui met KUIFJE'S BONS!

SPEL VAN DE 9e WEEK

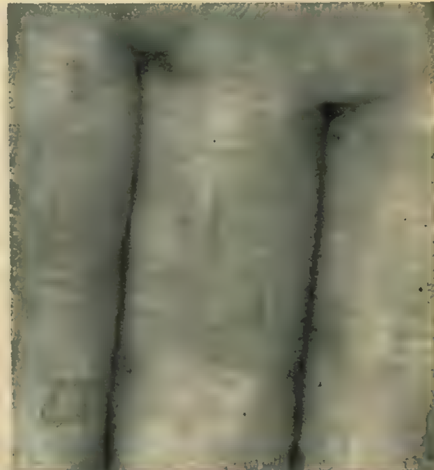
Heb je flair? Zeg dan wat er op deze foto's staat. Zwarte Kat geeft je 15 seconden om het te vinden!

FOTO 1 : Gaat het hier om een stapel tapijten, de snee van een boek, een mineraal gezien door een spectroscoop?

FOTO 2 : Zijn dit de vingers van een hand, een kalkvorming, bamboestokken?

Antwoord : Foto 1 : De snee van een boek - Foto 2 : De vingers van een hand.





Lees deze spelen aandachtig. Je wint er misschien KUIFJE'S BONS mee door juist te antwoorden op de vraag die je zal gesteld worden na het spel van de 10e week.



DE « CLEMENCEAU »

VERVOLG VAN BLZ. 25

Op 23 november 1959 voer de « Clemenceau » de haven van Brest uit voor zijn eerste reis. Dit was de eerste van een lange reeks proefvaarten die op het ogenblik nog niet ten einde zijn.

turbines van de « Forestal » kunnen een kracht van 200.000 PK ontwikkelen. Hij heeft een snelheid van ongeveer 65 km per uur.

LICHT MAAR MODERN

Alhoewel van het lichte type, vormt de « Clemenceau » een zeer belangrijk deel van de Franse militaire vloot. Hij is uitgerust met acht stukken luchtafweergeschut van 100 mm, die één schot per seconde of zestig per minuut kunnen lossen. Hij heeft een 2.000-koppige bemanning en zal uitgerust worden met 60 straalvliegtuigen. Dertig toestellen vinden plaats op het startdek en de anderen worden bij middel van twee liften in een loods geborgen die 152 m lang en 24,50 m breed is. De « Clemenceau » beschikt over een schuinlopend landingsdek, dat men in vakterm een « angle deck » heet. Zulk een schuinlopend landingsdek, biedt het voordeel dat de vliegtuigen hierop kunnen landen, terwijl een tweede rechtlijnige startbaan vrij blijft voor het opstijgen. De schuine landingsbaan van de « Clemenceau » is 165,50 m lang en heeft een breedte van 29,50 m. Het dek is uitgerust met twee landingsspiegels, waardoor de landingsofficier of batman niet meer noodzakelijk is. De stoomkatapulten zijn zeer krachtig en maken het lanceren van de modernste vliegtuigen mogelijk. Dank zij deze katapulten, is het schip ook niet meer verplicht zich in de wind te leggen om de vliegtuigen toe te laten op te stijgen.

Twee liften van 16 m op 11 m verbinden de loods met het startdek. De radaruitrusting van de « Clemenceau » is biezonder verzorgd en ultra-modern.

EEN DUUR GEVAL !

Volledig afgewerkt kost het Franse vliegdekschip 300 miljoen nieuwe (of zware) F. Frs, dat is dus 3.000 miljoen B. F. of ongeveer 220 miljoen gulden. Zijn bouw kost dus ongeveer 10 nieuwe F. Frs per kilo ! En in deze prijs zijn de straalvliegtuigen niet inbegrepen en ook niet de helicopters waarmee de « Clemenceau » zal uitgerust worden !

De straalvliegtuigen worden ingedeeld in drie groepen : de eerste groep bestaat uit interceptiejagers, de tweede uit aanvalsvliegtuigen, de derde uit anti-duikbootvliegtuigen. En waaruit bestaat nu de opdracht van de « Clemenceau » ? Dit vliegdekschip kan de vijandelijke vloot aanvallen te water, maar kan tevens strategische punten aan land onder vuur nemen. Het kan eveneens amfibieoperaties steunen. Dat is dan voor het offensief gedeelte. Als defensief wapen, zal dit vliegdekschip gebruikt worden om de vloot te beschermen. Het zal strijden tegen de duikboten en deelnemen aan de luchtverdediging van bepaalde basissen. Bovendien kan de « Clemenceau » dienen als transportschip om troepen zeer vlug over zee te brengen.

HELEMAAL ALLEEN

WIE een kameel ziet denkt aan de woestijn en aan een karavaan. De bewakers van de Atlanta-Zoo in de Verenigde Staten maken hierop geen uitzondering en het is daarom dat zij getracht hebben al de kamelen uit de zoo in één enkele grote kooi onder te brengen. Een kameel protesteerde, hij beet zijn soortgenoten nijdig. De bewakers deden alsof zij het niet gemerkt hadden en dreven de «individualist» weer bij de karavaan... Hij beet de twee bewakers. Nu zit de kameel alleen in een kooi en kijkt naar de bezoekers die « in karavaan » voorbij drentelen.

GROTE KUIFJE'S

Een detectiveraadsel

2de VRAAG

IN GESLOTEN VERGADERING

IN zijn bureau had professor Zonnebloem, naast zijn twee trouwe vrienden kapitein Haddock en Kuifje, ook drie eminente geleerden bijeen geroepen : de Amerikaan Matthews, de Engelsman Simpson en Dr. Grüber uit Ligurië.

Zonnebloem ontdekte de formule van een nieuwe en uiterst gevaarlijke ontploffingsstof. Hij wenst die formule aan zijn land te schenken. Toch heeft hij er aan gehouden zijn collega's de gevolgen van dit vreselijk wapen te verklaren, zonder echter zijn geheim te ontsluieren.

Kuifje, voorzichtig van nature, heeft de deur gegrendeld en de sleutel op zak gestoken. Er is maar één venster, waarvan de blinden gesloten werden. De wankele tafel wordt in evenwicht gehouden door een stuk geplooid papier. Achter de tafel zit Zonnebloem op eerbiedige afstand van de geleerden. Het dokument met de geheimzinnige formule heeft hij voor zich op tafel gelegd...

Eensklaps gaat het licht uit. Volslagen duisternis, verward geschreeuw. Na enkele ogenblikken flitst het licht weer aan en Zonnebloem gilt :

— Alle drommels ! De formule !

Het vel papier is inderdaad van de tafel verdwenen. Vermits Kuifje en Haddock boven iedere verdenking staan, is het vanzelfsprekend dat één van de drie geleerden zich van het dokument heeft meester gemaakt.

— De handlanger van de dief, zo zegt Kuifje, is beslist in de kelder binnengedrongen om de electrische stroom voor enkele ogenblikken af te snijden.

Haddock tast de drie geleerden af. Zij zeggen dat zij onschuldig zijn. De formule wordt inderdaad niet gevonden.

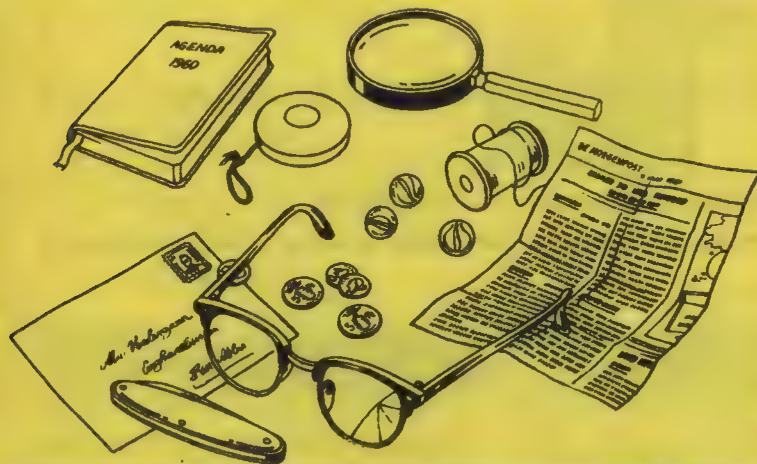
In de zakken van prof. Matthews ontdekt de kapitein een agenda, een jojo en een vergrootglas; in die van doctor Grüber drie glazen knikkers, een bobijntje wit garen en een stuk van een krant die tien maanden oud is; in de zakken van Simpson een pennemes, pasmunt, een enveloppe klaar om gepost te worden en een gebroken bril.



Deze schijnbaar onschuldige voorwerpen worden aandachtig bestudeerd. De enveloppe wordt open gemaakt. Tevergeefs. Er is geen spoor van de formule. Kuifje en Haddock laten echter niets aan het toeval over en doorzoeken grondig gans het bureau. Waar kan de dief het gestolen dokument verbergen ? Ze bekijken de gordijnen en ze trekken de schuif van de tafel open, parket, zetels, de staanlamp, het venster, de blinden, enz... Kuifje doet de deur, die aan de binnenkant is gesloten, open en stelt vast dat er niets onder de deur naar buiten geschoven werd. De formule blijft onvindbaar, het is een mysterie...

Maar eensklaps gaat er Kuifje een licht op en hij roept :

— Ik heb het gevonden !



VRIEND-LEZER, BEN JE ZO SCHERPZINNIG ALS KUIFJE ? ANTWOORD OP DEZE TWEE VRAGEN :

1) WIE VAN DE DRIE GELEERDEN HEEFT HET DOKUMENT ONTFUTSELD ?

2) HOE HEEFT HIJ DAT GEDAAN ?

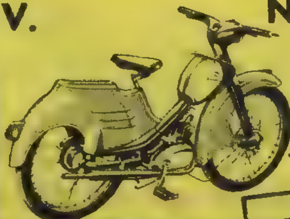
FIAT 1100



PHILIPS T.V.



N.S.U.







VICTORY



PHILIPS RADIO



HELVA

GOVERNOR

PRIJSVRAAG



SENSATIONELE PRIJZEN!

Eerste prijs : EEN FIAT 1100 (waarde : 76.700 F. of ƒ 6.690)
Tweede prijs : EEN TV-TOESTEL PHILIPS (waarde : 14.950 F. of ƒ 1.175)
Derde prijs : EEN BROMFIETS NSU QUICKLY (waarde : 6.990 F. of ƒ 485)
Vierde prijs : Treintje ROKAL (waarde : 2.500 F. of ƒ 188)
8 fietsen AJAX
10 pingpongtafels GOVERNOR
10 electrofonen PHILIPS
10 radiotoestellen PHILIPS
30 tenten GOVERNOR
10 uurwerken HELVA
30 cinema's CINETTE
50 paar rolschaatsen CHRISTIAENSEN
200 vulpennen LE TIGRE
Platen VICTORY — volledige dozen gietvormen KLEINE BEELDHOUWER — pingpongraketten GOVERNOR — abonnementen op « Kuifje » — albums van de LOMBARD COLLECTIE — voetballen CHRISTIAENSEN — enz., enz...

AL WIE DEELNEEMT AAN DEZE GROTE PRIJSVRAAG KRIJGT EEN MOOI GESCHENK

PRIJZEN VOOR EEN WAARDE VAN

EEN HALF MILJOEN B.F. OF ƒ 38.000

WACHT OM JE ANTWOORD TE STUREN : IN KUIFJE Nº 11 WORDT HET SPECIAAL ANTWOORDFORMULIER INGELAST

Indien je de nummers van « Kuifje » wenst, waarin de Grote Prijsvraag verschijnt, kan je ze vragen in onze kantoren. Voeg bij je aanvraag 10 F. (voor het buitenland 12 F.) per gewenst nummer.

HIERMEE GAAT IEDEREEN ACCOORD !
HET REGLEMENT
MOET GEEERBIEDIGD WORDEN !

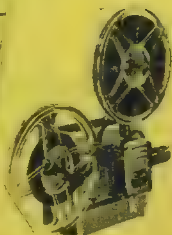


1. De Grote Kuifje's Prijsvraag is kosteloos en al onze lezers en lezeressen mogen er aan deelnemen.
2. Ze bestaat uit drie vragen en een bijkomende vraag, die in drie achtereenvolgende nummers van « Kuifje » zullen verschijnen. De eerste vraag is verschenen in nummer 9 van 2 maart 1960, de tweede verschijnt in dit nummer en de derde in nummer 11 van 16 maart.
3. De antwoorden op de drie vragen moeten ons samen toegezonden worden op een speciaal antwoordformulier dat in « Kuifje » nummer 11 zal ingelast worden.
4. Om geldig te wezen, moet het antwoordformulier vergezeld gaan van drie deelnemingsbons, genummerd 1, 2 en 3. Deze bons moeten in de daarvoor voorziene vakjes gekleefd worden.
5. Iedere deelnemer mag méér dan één antwoordformulier inzenden, op voorwaarde dat er bij ieder formulier drie deelnemingsbons gevoegd zijn. Er zal echter SLECHTS EEN PRIJS PER DEELNEMER WORDEN TOEGEKEND. (Deze prijs zal gegeven worden voor het beste antwoordformulier.
6. Het antwoordformulier moet als BRIEF en VOLDOENDE GEFRANKEERD gestuurd worden naar dit adres : GROTE KUIFJE'S PRIJSVRAAG, Paul-Henri Spaaklaan, 1-7, Brussel 7, vóór 20 april 1960 om middernacht. Het postmerk zal als bewijs gelden.
7. Het omslag mag alléén het antwoordformulier bevatten. Geen brief of mededeling !
8. De juiste antwoorden op de drie vragen werden bij Meester Thomas, deurwaarder te Brussel, gedeponeerd.
9. Iedere deelnemer aanvaardt de beslissingen getroffen door de jury. Tegen die beslissingen kan geen beroep worden aangetekend.
10. Alle prijzen worden in België afgehaald voor 31 december 1960 en kunnen niet omgeruild worden.
11. Het personeel van « Kuifje » mag aan deze prijsvraag niet deelnemen.
12. Wie deelneemt aan deze prijsvraag is het eens met dit reglement en volgt het stipt.



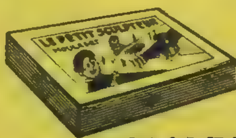
LOMBARD COLLECTIE

CINETTE



AJAX





NAVYBEL

LE TIGRE



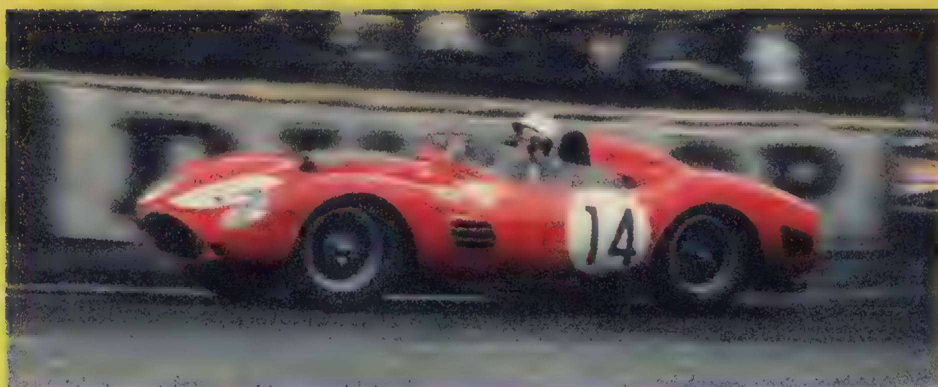
ROKAL





BIJ CHRISTIAENSEN

KUIFJE'S PRIJSVRAAG BON Nr 2



Een « Ferrari » 2953 cm3, 12 cylinders in V, opgenomen in de Tertre Rouge-bocht. Deze wagen wordt bestuurd door de Belgische kampioen Gendebien.



Dat is het officieel uurwerk van de 24 Uren. Voor de racers duurt één minuut van dit uurwerk soms een eeuwigheid...



In de rechte lijn, even voor de tribunes, zie je hier een « DB Panhard » van 744 cm3 en een « AC » van 1971 cm3, die in 1959 de zevende plaats behaalde in de afstandsrangschikking.

DE 24 UREN VAN LE MANS 1960

ENKELE weken geleden werd het reglement van de 28e Grote Prijs der « 24 Heures du Mans » gepubliceerd. Deze wedren, die het uithoudingsvermogen van racewagens en racers op een harde proef stelt, zal betwist worden op 25 en 26 juni a.s.

Aan het reglement werden een heleboel wijzigingen gebracht. Ze zijn te wijten aan het feit dat ook het Internationaal Sportreglement enige wijzigingen onderging. Over dit nieuw sportreglement zullen wij misschien later wel eens praten.

WAGENS VAN MEER DAN 5 LITER

DE grote nieuwigheid van het reglement 1960 bestaat hierin dat er thans twee categorieën wagens mogen deelnemen aan de 24 Uren :

1. De sportwagens van de 5e tot de 12e klasse d.w.z. met een cylinderinhoud die gaat van 701 tot 3.000 cm³. Dat zijn de wagens die we reeds in 1959 aan de start van de 24 Uren zagen.

2. Wagens « Grand Tourisme », overeenstemmend met de nieuwe aanvulling J van het Internationaal Sportreglement en behorende tot de klasse 7 tot en met 15, d.w.z. met een cylinderinhoud van minimum 1001 cm³. Een maximum grens is er niet. Dit betekent dat een « Ferrari » of een « Maserati » van 4,5 l of een Chevrolet « Corvette », of een andere « Grand Tourisme » met een nog grotere cylinderinhoud kan deelnemen aan de 24 Uren van Le Mans 1960.

De strijd belooft dus zeer boeiend te worden. In werkelijkheid zien wij geen « Grand Tourisme » met een cylinderinhoud die groter is dan 4,5 l. en het is onmogelijk dat een autoconstructeur thans nog een « Grand Tourisme » met een grotere cylinderinhoud kan bouwen, die in staat zou zijn de « Aston Martin », de « Jaguar » of de « Ferrari Sport » van 3 l. te verslaan.

Waarom ? Heel eenvoudig omdat de fameuze aanvulling J van het Internationaal Sportreglement dit initiatief praktisch onmogelijk maakt.

WAT IS EIGENLIJK EEN « GRAND TOURISME » ?

LUIDENS de termen van artikel 264 van de nieuwe aanvulling J zijn de wagens « Grand Tourisme » (of groep 3), wagens die in kleine reeksen gebouwd worden voor klienten die een grotere snelheid wensen en een maximum comfort, zonder rekening te houden met de prijzen. Deze wagens moeten gebouwd worden volgens een model, dat vooraf werd bepaald in een catalogus. Ze moeten afgeleverd worden aan de klienten door de gewone verkoopsdiensten van de autoconstructeur. Zij moeten bovendien gehomologeerd zijn door de Internationale Automobielfederatie.

Worden anderzijds gerangschikt bij de groep van de « Grand Tourisme » wagens, de toeristenwagens samengesteld uit mechanische elementen, die in serie werden gebouwd maar waarvan het koetswerk wijzigingen onderging en volledig werd vervangen door een speciale carrosserie. Worden eveneens geklasseerd bij deze groep : de toeristenwagens uitgerust met een gewone carrosserie, dus een carrosserie die in serie werd gebouwd en enkele wijzigingen onderging voor het gewoon toerisme, maar aanvaard werd bij de categorie « Grand Tourisme ». Hier is echter één voorwaarde aan verbonden : de conceptie van de structuur zelf mag geen wijziging ondergaan en ook de motor moet dezelfde blijven als deze van de wagens in reeks gebouwd.

Om nu de homologatie te bekomen van een wagen « Grand Tourisme », moet het een wagen zijn die gefabriceerd werd in reeks en met een ritme van minimum 100 exemplaren in twaalf achtereenvolgende maanden. De exemplaren moeten identiek dezelfde zijn, zowel voor hetgeen het koetswerk als voor hetgeen het mechanisch gedeelte van de wagen betreft.

Dit betekent in de praktijk dat de wagens « Grand Tourisme » die de prijs van Le Mans zullen betwisten, dezelfde zijn als diegene die wij vorig jaar aan de start zagen verschijnen. Men ziet inderdaad niet goed in hoe een constructeur het zou klaarspelen een nieuwe « Grand Tourisme » te bouwen (en dit in 100 exemplaren) vóór de sluiting van de inschrijving !

Het nieuw reglement zal echter in de toekomst grotere mogelijkheden bieden en dit zal de belangstelling voor de uitputtende race beslist nog verhogen.

NOG EEN PAAR NIEUWIGHEDEN

HET Internationaal Sportreglement voorziet de maximum inhoud van de reservoirs. Een voorbeeld : 140 l. voor de wagens van meer dan 3.000 cm³. Het minimum aantal ronden tussen twee achtereenvolgende bevoorradingen in brandstof wordt niet meer geëist. Daarentegen blijft echter het verplichte minimum tussen twee bevoorradingen in olie en in water vijf en twintig ronden, hetzij 336,525 km. Deze maatregel werd getroffen om de wagens, wier organen niet hermetisch dicht zijn (en die op de racebaan olie zouden verliezen wat uiterst gevaarlijk is), uit te sluiten.

Het maximum aantal achtereenvolgende ronden dat een racer mag afleggen zonder door zijn ploegmaat te worden afgelost, werd van 40 op 51 gebracht. De racers krijgen aldus een langere rustperiode. Ten slotte moeten ook de remmen aan zekere eisen voldoen, evenals de draaicirkel, de minimumafmetingen van de windschermen, enz...

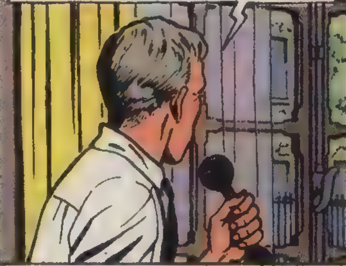
Er zullen ook maatregelen getroffen worden om de veiligheid van de racers en van het publiek te verhogen, wat iedereen met vreugde zal begroeten.

De 24 Uren van Le Mans 1960 beloven zeer spannend te worden, en net als ieder jaar zal deze race, die het uiterste vergt van racers en van wagens, een grote belangstelling genieten vanwege het publiek.

DE VLAMMENZEE

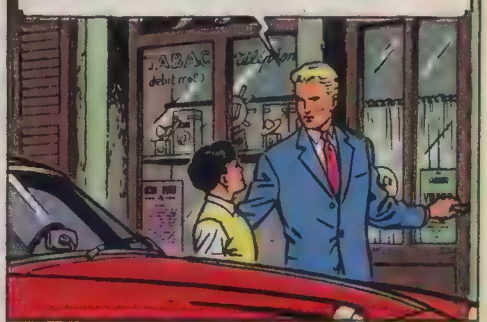
DOOR JACQUES MARTIN

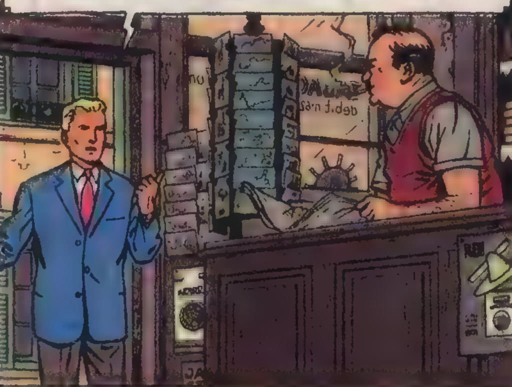
Te Saint-Malo, in het huis recht tegenover de woning van professor Le Gall...







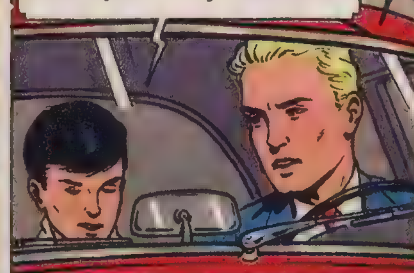


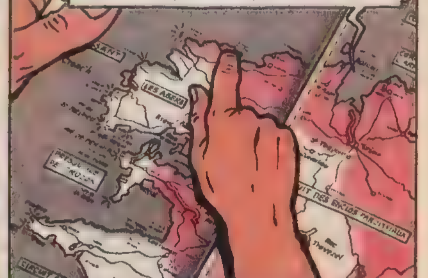


















(Wordt voortgezet.)

DE GESCHIEDENIS VAN DE WERELD

TEKST VAN J. SCHOONJANS — TEKENINGEN VAN L. EN F. FUNCKEN

LODEWIJK XVI
OF
HET EINDE VAN DE WERELD

KEIZER Jozef II had een revolutie veroorzaakt omdat hij begrepen had, dat hij de principes van de Eeuw van het Licht moest toepassen. Lodewijk XVI, koning van Frankrijk en zwager van Jozef II, veroorzaakte omstreeks dezelfde tijd ook een revolutie. Had hij de zaak eveneens begrepen ? Neen, hij veroorzaakte een revolutie omdat hij er geen snars van begreep ! Om er het hoofd bij te verliezen, dat geef ik toe...



1. DE GOEDHARTIGE KONING

IN 1774 volgde Lodewijk XVI zijn grootvader Lodewijk XV op. Hij was twintig jaar, zwaar van lichaamsbouw, traag van begrip, maar goedhartig. Het mankeerde hem aan zelfvertrouwen en hij was bovendien besluiteloos. Men zei van hem, dat hij de tijd doorbracht « met 's avonds te zeggen dat hij die ochtend had ongelijk gehad ». Het ontbrak Lodewijk aan energie maar niet aan gezond verstand. Hij wou zich door puike ministers omringen : Maurepas, Malesherbes en Vergennes. Maar de ministers stuitten op de noodlottige invloed van het Hof. En het Hof, dat was de koningin.



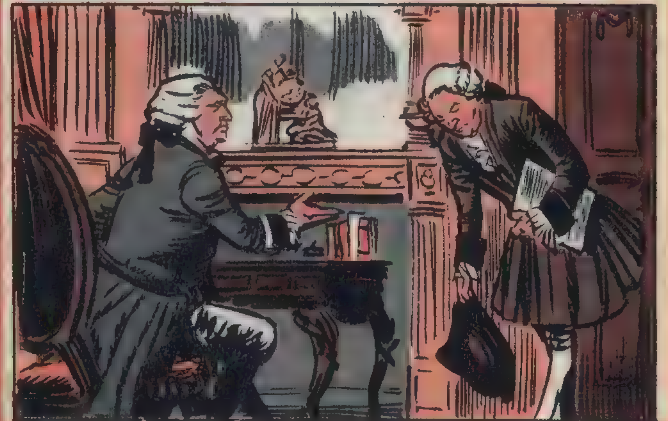
2. DE KONINGIN

LODEWIJK XVI was gehuwd met Marie-Antoinette, een van de dochters van Maria-Theresia van Oostenrijk. Zij was zeer levendig en zeer intelligent, maar ze was ook lichtzinnig en verkwistziek. Zij meende dat haar leven een sprookje was... Nabij het Petit Trianon liet zij een klein dorp bouwen dat zó uit een komische opera scheen weggelopen. Daar speelde zij het herderinnetje dat sneeuwwitte schapen hoedde.

3. HET DRAMA...

DE financies van het koninkrijk waren helemaal in de war. Lodewijk XVI gaf de leiding er van in handen van een uitstekend economist, nl. Turgot. Het enige middel om het bankroet te verhinderen, was het belastingstelsel volkomen te wijzigen. Je moet weten dat alléén de burgers en de boeren belastingen moesten betalen. De geprivilegieerde klasse, de geestelijkheid en de adel die twee derde van het grondgebied bezaten, moesten geen cent belasting betalen ! Turgot stelde de koning voor ook deze klasse belastingen te doen betalen. Natuurlijk stond het Hof onmiddellijk in rep en roer. De koning boog voor het Hof en stuurde Turgot de laan uit. « Pas op, sire, zei Turgot, denk aan Karel I ! »





4. « MADAME DEFICIT »

HET Hof triomfeerde. De koningin, gesteund door de dikke graaf van Provence en de magere graaf van Artois, broers van de koning, brachten achtereenvolgens nog drie andere ministers, die ongeveer dezelfde oplossing voorstelden als Turgot, ten val : Necker, een bankier uit Geneve, Calonne en bisschop Lomenie de Brienne. Het volk roerde zich en in de wandeling heette men de koningin « Madame Déficit ». Lodewijk XVI riep Necker terug...



5. DE STATEN-GENERAAL

NECKER wist wel dat de adel en de geestelijkheid hun privileges niet zouden willen prijs geven en daarom besloot hij een beroep te doen op de Franse Natie. Hij riep de Staten-Generaal bijeen. Dat was in het jaar 1789. De Franse Revolutie zou losbarsten. Het oud regime zou ineenstorten. De moderne geschiedenis is daarmee afgesloten.

De hedendaagse geschiedenis begint...

(Wordt voortgezet.)



GEEN GENADE

Johan verlaat de hertog van Garcia langs de door de herto











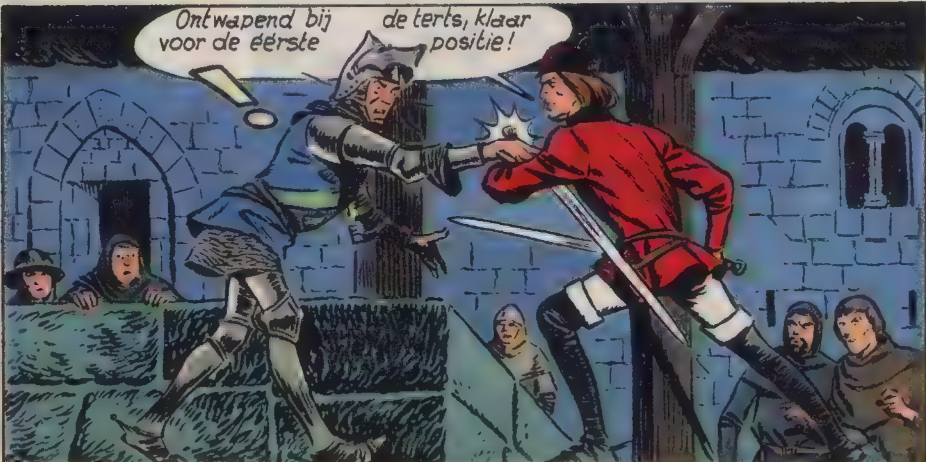












ALS JE VAN SPANNENDE AVONTUREN HOUDT, MAG HET ALBUM

door L. en F. FUNCKEN

angewezen deur. Een degen verspert hem echter de weg...

























(Wordt voortgezet.)

« HARALD DE VIKING » NIET IN JE BIBLIOTEEK ONTBREKEN

Afourazim stal een boekje waarin de namen van de leden van een spionagenet uit het Midden Oosten zijn opgeschreven. Hij vluchtte er mee naar Iran en hier zal Jimmy Stone kontakt met hem nemen. Afourazim geeft Jimmy rendez-vous te Tabriz. In gezelschap van de tolk, Mahmoed Hafiz, gaat Jimmy er naar toe. 's Nachts dringt een onbekende zijn kamer binnen...

KOERIER

ACHTSTE HOOFDSTUK

EEN LICHT OP DE WEG



Jimmy aarzelde niet langer meer, hij wrong de pols van zijn tegenstander om...

JIMMY verwachtte zich aan die aanval. Zonder weerstand te bieden liet hij zich achterover vallen en trok de knieën tegen de buik. Een ogenblik nadien wierp hij beide benen krachtig uit. Zijn tegenstander zweefde de kamer door (indien er licht ware geweest, zou Stone beslist de sierlijkheid van die zweefvlucht hebben bewonderd) en kwam aan de andere kant van het bed tamelijk ruw op de grond terecht. Te oordelen aan de snelheid waarmee hij overeind kwam, had hij zich niet erg bezeerd. De Amerikaan was zelf nauwelijks recht, toen hij reeds een tweede aanval moest doorstaan. De twee mannen rolden over de grond. Instinktmatig greep Jimmy de rechterpols van zijn tegenstander om zich te beschermen tegen een moordende slag. Hij gaf er zich rekenschap van dat hij daaraan goed had gedaan, want enkele sekonden later zag hij een mes blinken in de hand van de onbekende...

Jimmy aarzelde niet langer meer, hij wrong de pols van de man om en drukte hem met heel zijn gewicht tegen de grond. Met de smalle kant van de hand gaf hij de man dan een krachtige slag in de hals. Door de duisternis kwam de slag niet nauwkeurig aan. De man verloor het bewustzijn niet en het was net alsof de pijn hem nieuwe krachten gaf. Hij steunde zich op de schouders en op de hielen en kromde het lichaam in een boog. Hij deed de Amerikaan vallen...

De teerling was nog niet geworpen alhoewel de eerste fase van dit stil gevecht eindigde in het voordeel van Stone. Toen de onbekende opstond, had hij zijn dolk niet meer. Razend van woede en met gebogen hoofd rende hij op Jimmy toe. Het scheelde geen haar of de Amerikaan had de stoot te midden van de zenuwstreng gekregen. Dank zij een snelle reflex kon hij die echter vermijden. Een sekonde later draaide hij om zijn as en sloeg zijn tegenstander daar waar zich, naar zijn mening, zijn nek moest bevinden. Ditmaal had Jimmy geluk: hij had de kwetsbare zone geraakt. De onbekende stortte voorover en roerde zich niet meer.

Jimmy wist dat de man een ruime poos bewusteloos zou blijven, en het was dan ook zonder haast dat hij naar de schakelaar liep en licht maakte. Hij greep meteen naar zijn automatisch pistool, dat hij onvoorzichtig genoeg in de jaszak had laten zitten. Pas nadien verwaardigde hij zich een blik te werpen op zijn nachtelijke « bezoeker ».

De man kon ongeveer dertig jaar zijn. Hij was klein, breed, kloek gebouwd. Hij droeg een grof geweven broek en daarover een lange jas uit gabardine, geknoopt tot aan de boord. Deze jassen worden in de Sovjet Unie veel gedragen. Hij had een breed gezicht met uitstekende jukbeenderen en schuinstaande ogen, wat er op scheen te wijzen dat hij behoorde tot de Mongoolse minderheid, wier type bijna zuiver bewaard bleef in Azerbeidsjan.

MAHMOED TOONT ZIJN VAARDIGHEID

JIMMY vroeg zich af hoe hij het zou aan boord leggen om zijn nachtelijke bezoeker te ondervragen, toen er op zijn deur werd gebonsd. Terzelfdertijd hoorde hij de doffe en ietwat angstige stem van Mahmoed:

— Mijnheer Perrinz! Mijnheer Perrinz! Ik ben het, Hafiz! Wat is er aan de hand?

Jimmy deed de deur open. Mahmoed kwam binnen en Jimmy merkte dat hij een kleine 6,35 mm in de hand hield. Toen Mahmoed de man roerloos tegen de stijl van het bed zag liggen, schrok hij vreselijk. Jimmy vertelde in enkele woorden wat er gebeurd was.

— Maar hoe kon die man in uw kamer? U had de deur toch gesloten!

— Langs daar! antwoordde Jimmy Stone en wees naar het venster dat op een kier stond.

— En weet u wat die man hier eigenlijk wil?

De Amerikaan kon niet nalaten even te glimlachen op die naïeve vraag.

VOOR IRAN

Een spionageroman
door André D. Fernez
Geïllustreerd door R. Follet

— Neen, maar ik vermoed dat hij mijn kamer niet binnen gedrongen is om mij goedenacht te wensen.

— Zo! Dat zullen wij eventjes zien!

Mahmoed stak zijn pistool in zijn zak en naderde de onbekende, die tekens van leven begon te geven. Hij hurkte vóór de man op de grond en sloeg hem een paar keer krachtig in het gelaat. Dan vroeg hij iets in een taal die slechts van uit de verte op het Arabisch geleek. De jonge Hafiz scheen verbazend begaafd te zijn voor talen.

De bezoeker opende de ogen en bekeek de jonge Perziër verbaasd en angstig. Hij kreunde. Mahmoed herhaalde zijn vraag luider en om te tonen dat hij helemaal niet van plan was grapjes te dulden, wrong hij de pols van de onbekende om. Jimmy bekeek de scène geamuseerd. Hij wou net zeggen aan Mahmoed, dat hij er op die wijze niets zou van terecht brengen, toen de weerstand van de onbekende man brak... Zonder Mahmoed uit het oog te verliezen, begon de nachtelijke bezoeker een lange verklaring af te leggen. Stone snapte er geen letter van! De jonge Perziër luisterde met een mengeling van verbazing en woede. De conversatie duurde ongeveer tien minuten. Het was een soort gepsalmodieerd monoloog, onderbroken door de vragen van Mahmoed die kort en hard als zweepslagen klonken. En eindelijk, toen de man uitgepraat was, scheen Mahmoed héél erg opgewonden.

— Wel, vertel me wat er aan de hand is!

— Die man maakt beslist deel uit van het Borskynet. Men heeft hem de opdracht gegeven in uw kamer binnen te dringen om het groen carnet te stelen. Zonder twijfel hebben zijn chefs lucht gekregen van het onderhoud dat u gisteravond hebt gehad...

— Heus waar! bromde de Amerikaan. En is het niet bij de heren opgekomen dat ik kon wakker worden?

— In principe moest u slapen als een das! Een van hun handlangers heeft in het restaurant Chofaq een slaappoeder in uw koffie gedaan, maar u werd langer dan voorzien opgehouden door Afourazim en toen u terug aan tafel kwam, was uw koffie koud. U bent vertrokken zonder hem uit te drinken...

— Daar doe ik mijn petje voor af! Die kerels laten werkelijk niets aan het toeval over! En, wel te verstaan, had mijn nachtelijke bezoeker ook de opdracht mij te doden?

— Neen, dat ware ál te gevaarlijk geweest. Een moord in het hotel lokt steeds een ernstig onderzoek uit. De Iraanse politie is streng voor die gevallen. Men moest u echter op uw terugweg in een val lokken.

— Wat!

— Ja, en ik heb zelfs kunnen uitvissen waar juist, vervolgde Mahmoed en hij kleurde er bij. Men wacht u morgen op het meest verlaten stuk van de weg op, tussen Qâzvin en Karedj. Ik wil u geen raad geven, mijnheer Perrinz, maar in uw plaats zou ik mijn reisroute wijzigen. Even voorbij Qâzvin loopt er een weg naar Ichtarabad. Van daaruit kan u regelrecht naar Teheran rijden. Het is een omweg van nagenoeg honderd kilometer...

Jimmy bekeek Hafiz met verbazing en ook met een tikje bewondering. Die jongeman zag er erg schuw uit, maar, dat stelde Jimmy thans vast, het onbrak hem niet aan gezond verstand en moed.

— Dank je! Maar alles wat je me daar vertelt, stemt me tot nadenken. Het incident van hedennacht bewijst dat onze tegenstanders het spoor van Afourazim hebben teruggevonden. Ik vraag me af waarop zij wachten om te handelen.

— De Levantijn is wantrouwig. Naar het schijnt, steekt hij de neus nooit buiten en de baas van het restaurant waar hij logeert is een van zijn vrienden. U begrijpt dat hij zich niet laat vangen zonder lokaas. Bovendien was het toch weinig waarschijnlijk dat hij het dokument bij zich « zou hebben ».

— Bij zich « zou hebben »... mompelde Stone enigszins verrast. Mahmoed schijnt er van overtuigd dat Afourazim mij het dokument ter hand heeft gesteld. Nu, ik zal hem in die waan laten.

— Men zou zich zelfs kunnen indenken, zo vervolgde Mahmoed Hafiz, dat de mannen van Borsky de schuilplaats van de Levantijn slechts dank zij ons kennen en dat zij ons hebben gevolgd van uit Teheran tot hier.

— Dat is inderdaad mogelijk, beaamde Jimmy. Wat er ook van zij, Afourazim verkeert in groot gevaar. Alvorens Tabriz te verlaten, zal ik hem een boodschap laten bezorgen om hem van dit gevaar te verwittigen!

De andere knikte en keek nadenkend naar de nachtelijke bezoeker, die zeer beschaamd scheen en de ogen niet meer dierf opslaan.

— Wat gaan we met die man doen? vroeg Jimmy eindelijk aan Hafiz.

— Mag ik er voor zorgen, mijnheer Perrinz? Ik zal de politie opbellen en hen zeggen dat een dief uw kamer is binnengedrongen... Het is niet nodig hen volledig op de hoogte te brengen, nietwaar? Nadien zal ik uw « bezoeker » toevertrouwen aan de hoteldirekteur. Men zal wel een oogje op hem houden tot de politie komt.

— O.K. Mahmoed!

Rood van genoegen haalde de jonge tolk zijn automatisch pistool te voorschijn en gaf de Mongool het bevel op te staan. De man gehoorzaamde en liep naar de deur. Af en toe keek hij echter met schrik naar het wapen dat op hem gericht was...

Jimmy sloot de deur achter de rug van de twee mannen en ging weer naar bed. Hij voelde zich gedesoriënteerd. Op het eerste gezicht volgden de evenementen elkaar sedert zijn eerste (mislukt) rendez-vous met Kogloe, logisch op, en nochtans... Jimmy moest vechten tegen een onaangenaam gevoelen. Hij had de indruk een « vervalst » avontuur te beleven...

Op tweehonderd meter voor zich zag Jimmy een lichtsignaal...



VERSPERRINGEN

HET was acht uur in de morgen toen Stone en Hafiz na die zeer bewogen nacht Tabriz verlieten. Tot even voor Miâneh verliep de terugweg zonder incidenten, maar op acht kilometer van deze stad moest de Pontiac stoppen voor een patrouille gewapende politiemannen. Zij wilden de identiteit van de reizigers kontroleren. De Zwitserse reispas van Perrinz maakte een geweldige indruk. De onderofficier die het detachement commandeerde, praatte een beetje Engels en Jimmy vroeg hem, of hij op zijn verdere weg nog zou gekontroleerd worden.

— Neen, andere kontroles hebt u niet meer te vrezen, zei de onderofficier hoffelijk. Er wordt slechts in een bepaalde sektor van Azerbeidjan toezicht uitgeoefend, en namelijk slechts daar waar de aanwezigheid van Koerdische agitatoren werd gemeld.

De Amerikaan dankte de onderofficier en zette de motor weer aan. Zij reden voort en even na zes uur 's avonds kwamen ze toe in het dorp Kalak. Hier vroeg Mahmoed de toelating om zijn zuster te gaan be groeten.

— Twee jaar geleden huwde ze met een boer uit deze streek en ik heb haar sedertdien niet meer gezien. Maar ik wil u niet ophouden, mijnheer Perrinz. Rij door naar Teheran, kijk niet naar me. Ik volg u later wel met de Transiraanse spoorweg. Ik geloof niet dat u mij voor het eerst nog nodig hebt, nietwaar?

Jimmy, die zich over niets meer verbaasde, knikte slechts. Hij drukte zijn gezel de hand en zette de weg alleen voort. Hij lette zeer goed op niet voorbij de weg te rijden die Hafiz hem had aangewezen. Na een half uur kwam hij inderdaad aan een steenweg die naar Ichtarabad leidde. Hij sloeg die zonder - aarzelen in, maar het duurde niet lang of hij zou het zich beklagen. Vergeleken met de gapende kuilen en de builen op deze weg, was het slechtste stuk van de weg, die zij de vorige dag hadden afgelegd, een biljart!

De nacht verraste hem en zijn humeur werd er niet beter door. Hij bromde nijdig en vloekte af en toe omdat hij én zijn wagen letterlijk uit elkaar geschud werden. Op een gegeven ogenblik meende hij op tweehonderd meter voor zich een lichtsignaal op de weg te zien. Hij vertraagde zijn vaart en boog zich voorover tot tegen het windscherm, om beter te kunnen zien. Er bestond geen twijfel meer, een man zwaaide met een lantaarn om hem uit te nodigen te stoppen. Waarschijnlijk een nieuwe patrouille...

De onderofficier uit Miâneh had hem nochtans verzekerd dat hij niet meer zou lastig gevallen worden op zijn weg naar Teheran...

En de herinnering daaraan werkte in Jimmy als een alarmsignaal. Hij vertraagde nog en zag duidelijk dat twee karren dwars over de weg waren geplaatst. Nabij de man, die met de lantaarn zwaaide, zag hij andere sombere gedaanten opduiken.

De onbekenden die hem daar opwachtten, waren allen gewapend, maar geen enkele droeg de uniform van de politie of van het leger...

(Wordt voortgezet.)

Mayne Reid

DE MAN DIE DE ROODHUIDEN POPULAIR MAAKTE

SCENARIO EN TEKENINGEN VAN FERNAND CHENEVAL



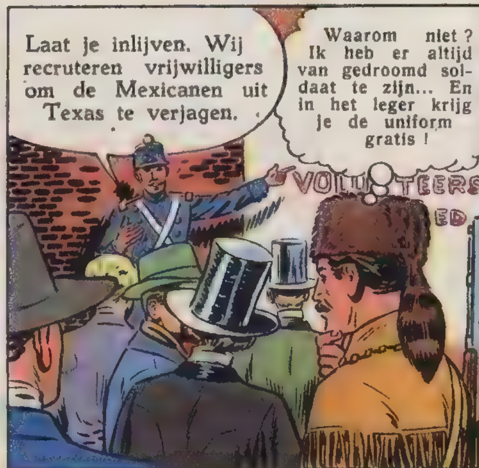






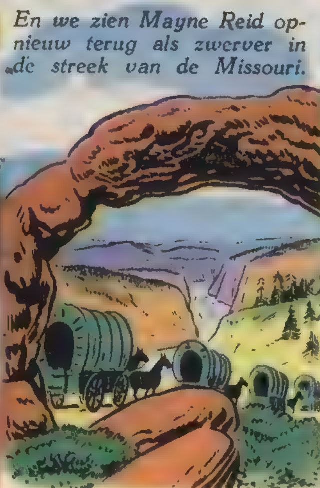















In dit bos kan ik beslist een stukje wild verschalken !


Een hert !

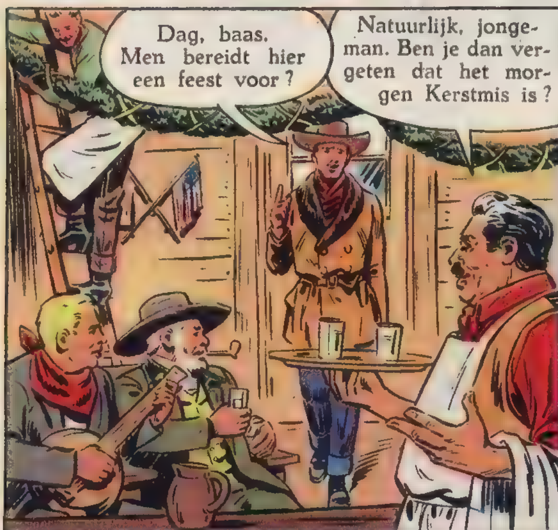

Dat is raak !
BANG


?!!


Een Indiaan... Dood... De ongelukkige gebruikte deze list om het wild ongemerkt te naderen !


Ik moet vluchten want anders krijg ik heel de stam op de nek !


Oef ! Dat is Fort Saint-Pierre... Ik dacht dat ik er nog veel verder van verwijderd was.


Dag, baas. Men bereidt hier een feest voor ?
Natuurlijk, jongeman. Ben je dan vergeten dat het morgen Kerstmis is ?


Alarm ! De Indianen zijn op het oorlogspad !
Dat is Sam, de trapper.


Ik had nog net de tijd uit mijn hut te vluchten...
Dat is ongelooflijk ! Wij leefden met hen in de beste verstandhouding !
Herejee !


De mannen grijpen naar hun wapens en vluchten met hun families naar het fort.


Wat een ramp ! Ik heb niet eens mijn kerstdiners kunnen redden !


Het was hoogtijd. Daar zijn ze.
2


In het fort zijn wij immers veilig...
Ja, maar ze zullen onze huizen in brand steken en onze oogst verwoesten...
En al mijn prachtige dierenhuiden meenemen!


En dat alles door mijn schuld... Door mijn schuld...


He! Wat doe jij?
!


De jongeman springt over de hoge omheining en loopt de Indianen tegemoet...


Ik wens jullie chef te spreken...


Een van onze broeders werd gedood door een Bleekgezicht. De sporen van zijn beslagen paard leiden hierheen...
Ik ben de schuldige en ik geef me over.


De chef bekijkt de journalist een ruime poos, dan geeft hij een kort bevel.


En de Roodhuiden keren naar hun dorp terug.


Ze nemen hem mee. Wij moeten hen te paard achtervolgen!
Geen kwestie van! Ze zijn talrijker... We mogen geen gevecht in open veld riskeren...




De grijsaards van de stam zullen over je lot beslissen.









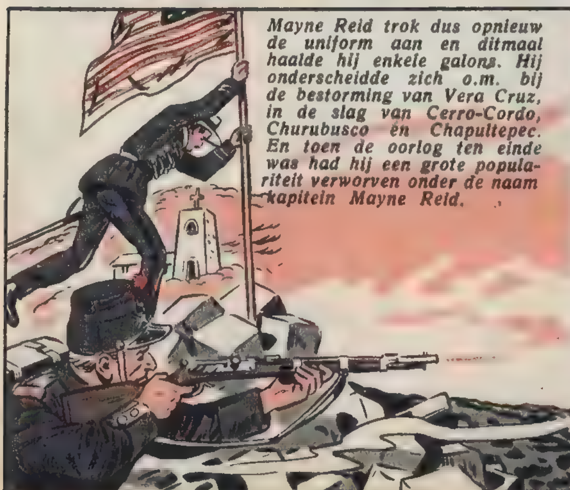
















Hij is het, die het beeld van de Indiaan hoog te paard en met zijn weelderig pluimenkapsel populair maakte en alle jongelui deed watertanden naar het vrije leven van de pioniers uit de Far West. Die wereld vol avonturen is niet dood. Hij leeft voort in vele van onze moderne films.

F. CHENEVAL

Einde

Het geheim van JIMMY

Mijnheer Berthault wijdt de jonge Franse tenniskampioenen in de geheimen



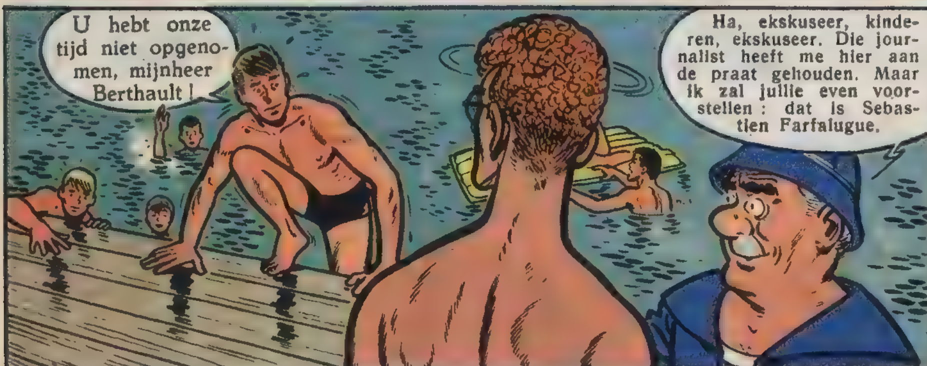








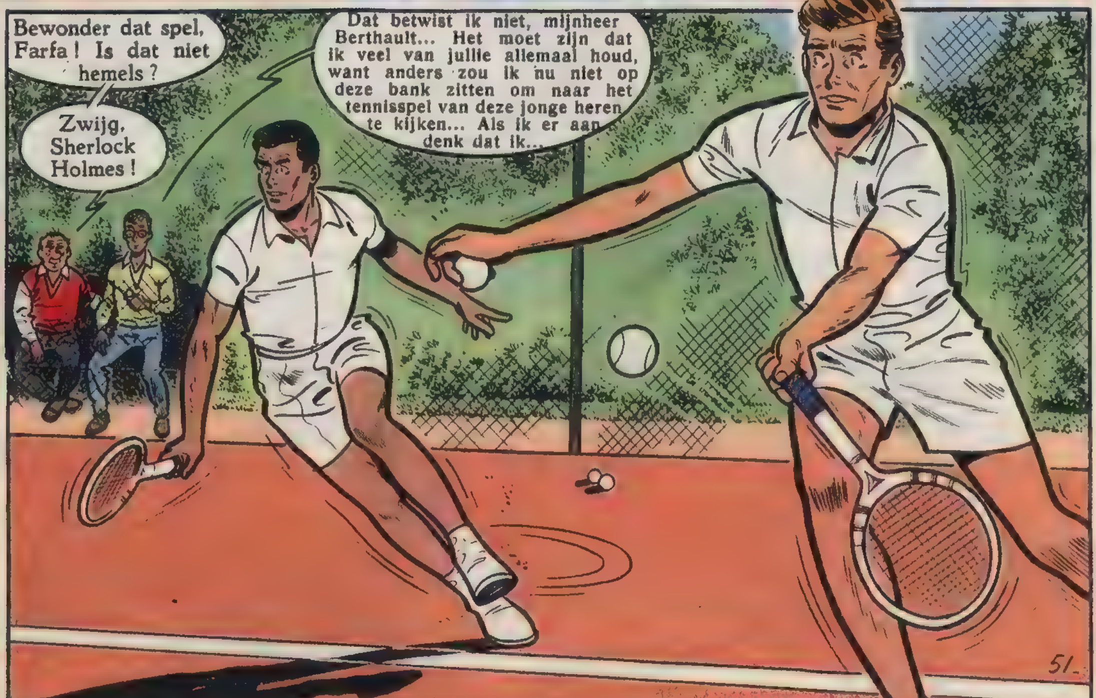








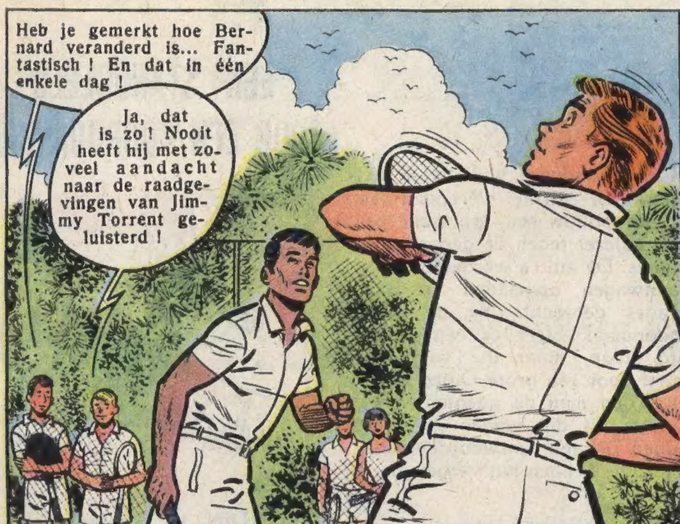
Die avond werd mijnheer Berthault op de hoogte gebracht van het incident te Mascarène. Dat was maar goed ook, want de arme man was een zenuwkrisis nabij. De volgende dag wordt Sebastien Farfalugue in het geheim ingewijd. Deze laatste is bereid een reportage te schrijven over Jimmy Torrent en zijn leerlingen !

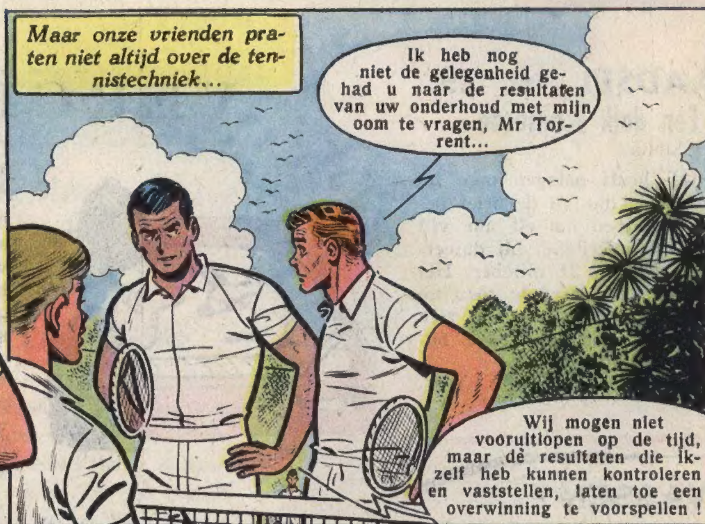


TORRENT door Raymond Reding

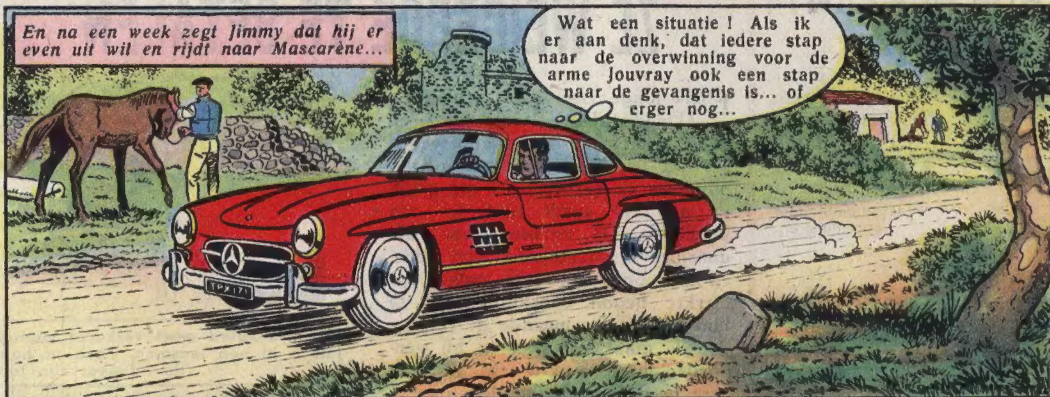


an de zwemkunst in. Hij ontmoet Sebastien Farfalugue, een reporter...





















(Wordt voortgezet.)

M. VINCENT, VRIEND DER ARMEN

RAADSEL Nr 29
Een dolk schitterde

OPLOSSING

RAOUL heeft gelogen toen hij beweerde dat hij de brief begon te schrijven om elf uur vijf en veertig. Inderdaad, hij dateerde zijn brief op 21 oktober. Het was dus ná middernacht toen hij er aan begon. Hij loog om zich een alibi te verschaffen en is bijgevolg schuldig.

VERGETEN



IN een Londense wijk, waar het parkeren strikt verboden is, had de politie een grootscheepse actie ingezet tegen de geparkeerde wagens. De auto's werden met een kraanwagen opgeladen en naar garages gebracht. Na de grote schoonmaak bleef er één enkele auto staan, maar die werd bewaakt door een grote Duitse scheper. Toen men de agenten vroeg waarom zij die wagen met rust hadden gelaten, antwoordden zij : « Ho! Die hebben wij vergeten!... »

ZE WEIGERDE TE BETALEN



EEN jonge vrouw uit Schlagelse (Denemarken) weigerde een gebit te betalen onder voorwendsel dat het niet goed zat. « Kijk, mijnheer de rechter, zei ze, gelijk ik met dit gebit niet op een paard ? » De rechter was het daarmee waarschijnlijk niet eens, en de jongedame die zulks opmerkte begon eensklaps luid te hinniken. Toen meende de rechter dat de maat vol was en hij veroordeelde de vrouw om aan het gerecht de som te betalen, die zij de tandarts weigerde. Of de vrouw in kwestie nadien andere dierengeluiden heeft nagebootst, weten we niet...

EEN NIEUWE BRANDSTOF

DOKTER Barbara Moore heeft de fabrikanten van fruitsap en ingeblikte groenten onvrijwillig een grote dienst bewezen. Te voet stapte zij dwars door Engeland en voedde zich uitsluitend met fruit en met groenten in blikjes. Alle Engelse dagbladen publiceerden haar dagelijkse menu's tot in de geringste details en de Britten werden op slag en ommezien vegetariërs... maar natuurlijk heeft het niet lang geduurd !

EEN STANDBEELD VOOR EEN KOORDDANSER



BLONDIN, de beroemde koorddanser, zal zijn standbeeld krijgen nabij de watervallen van de Niagara. Dit standbeeld moet een blijvende herinnering zijn aan de dag toen Blondin op een koord danste die over de schuimende en kokende waterval was gespannen. In het midden gekomen maakte hij een omelet klaar en... at ze op. Een stevige maag had die knaap beslist !

Het weekblad « KUIFJE » : 15e jaargang; Lombard Uitgaven, P.-H. Spaaklaan, 1-7 (Baraplaats), Brussel 7 — P.C.R. 1909.16 — *Uitg.-Dir.* : Raymond Leblanc, Isidoor Gerardlaan, 9, Brussel 16 — *Heliodruk* : Drukkerij-Heliogr. C. Van Cortenbergh, p.v.b.a, Van Volxemlaan, 290-292, Brussel 19.

NEDERLAND : 75 cent. — Abonnement : ƒ 7.— per kwartaal. KUIFJE-HOLLAND : Doklaan, 129, Rotterdam (Zuid). Tel. 170.965 - Giro 655.389.

Canada : 20 cents. — Buitenland : 12 F.

HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND :

Congo	: KUIFJE CONGO - P.B. 740, Stanleystad.
Frankrijk	: DARGAUD S. A., 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Zwitserland	: INTERPRESS S. A., 1, rue Beau-Séjour, Lausanne.
Canada	: PERIODICA inc. 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTSTARIEF

	België	*Nederland.*	*Canada.*	*Buitenland.*
3 maanden	120.— F.	ƒ 7.—	$ 2.50	130.— F.
6 maanden	230.— F.	ƒ 14.—	$ 5.—	260.— F.
1 jaar ...	450.— F.	ƒ 28.—	$ 9.—	520.— F.

PUBLICITEIT publi art* Tel: 22.56.00 10-3-60



HALLO, HALLO, HIER LUC VARENNE

DE GROTE RONDE OP TWEE KLEINE WIELEN

DE eerste ronde die in het komende seizoen op twee wielen zal verreden worden, is die van Sardinië. Vandaar gaat het dan naar Italië, op een mooie dag zien wij de renners ook in België, in Spanje, en eindelijk komt de grote ronde : die van Frankrijk. Je zal je misschien afvragen hoe het mogelijk is thans reeds over de Ronde te spreken ? Alle wielerorganisaties hebben reeds de nodige maatregelen getroffen en, geloof me, lang voor er één ronde start, begint men met de voorbereidende werkzaamheden.

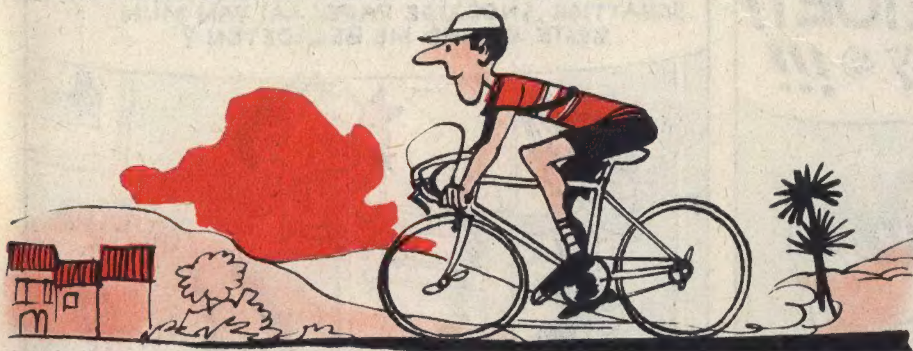
HET ZIJN LEKKERBEKKEN

Vorig jaar genoot de Ronde van Sardinië bij ons de grootste belangstelling. Duizenden sportliefhebbers wensten iedere dag te weten of Rik Van Looy nóg een rit had gewonnen. De naam van Rik II was op ieders lippen. Men vergat er waarachtig Louison Bobet, Geminiani en Rivière bij ! De renners die geen ritten konden winnen, hadden echter een troost : de heerlijke langousten. In Sardinië zijn ze buitengewoon lekker en men dient ze je reeds op bij het ontbijt. De meeste renners zijn lekkerbekken en waarderen een fijne keuken. Nu, daarin geven we hen geen ongelijk !

BEWONDER HET LANDSCHAP...

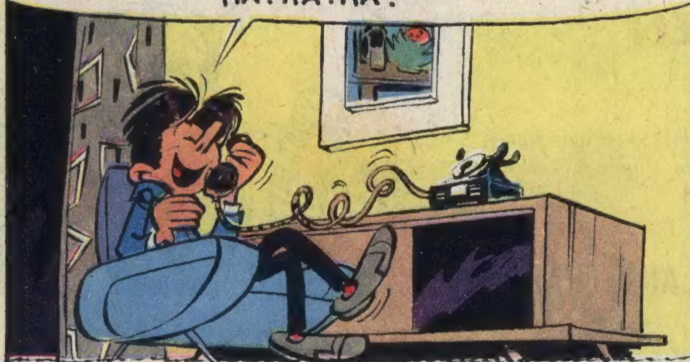
In de ronde van Sardinië en misschien ook in die van Spanje krijgen de renners af en toe de tijd het mooie landschap te bewonderen. Dit is niet het geval in een Ronde van Frankrijk. Wanneer zij in de Tour te voet over de kruin van de Vars of de Izoard gaan, is het beslist niet om van de natuur te genieten en het landschap te bewonderen... Dat heeft dan wel een andere reden !

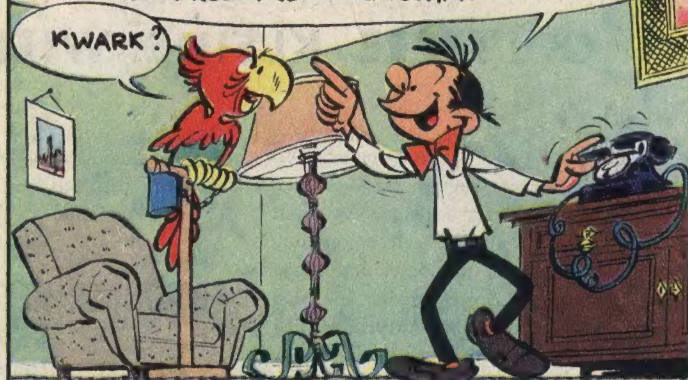
Nu zijn er ook renners die niet gevoelig zijn aan de schoonheid rondom hen. Op zekere dag was ik met een groep sportlui in Rome. Ik zal niet zeggen welke sport zij beoefenen, want ik wil hen niet beschaamd maken. Wij bevonden ons in de Sint-Pieterskathedraal. Een gids toonde ons al de rijkdommen en de schatten, en eensklaps hoorde ik achter mij deze woorden : « Kom, we knijpen er stiekem uit. We gaan een partijtje kaartspelen ! »

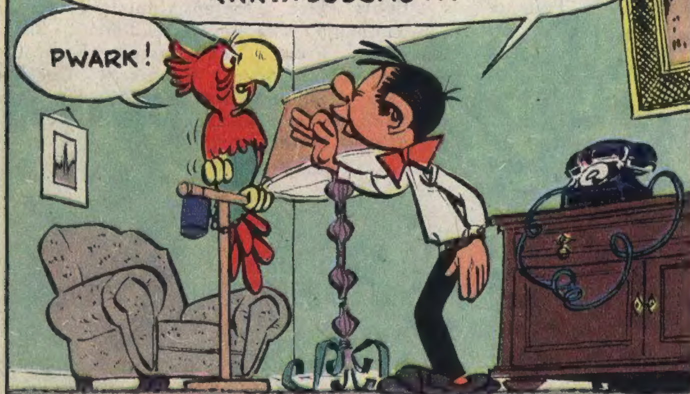


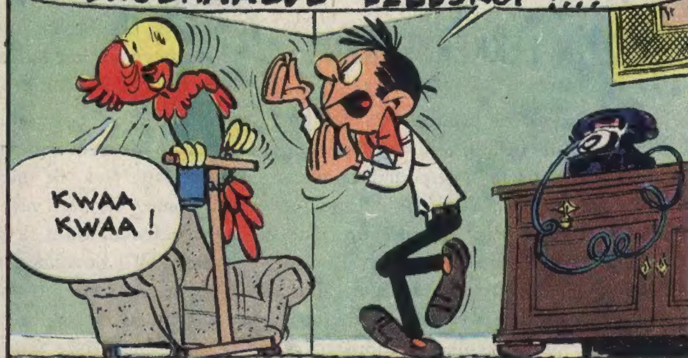
TON en TINNEKE

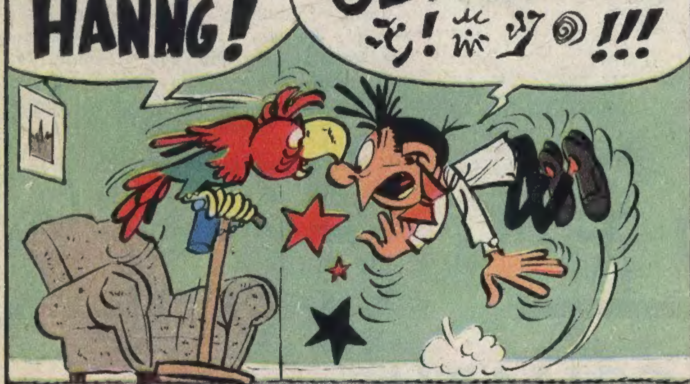
DE PAPEGAAI



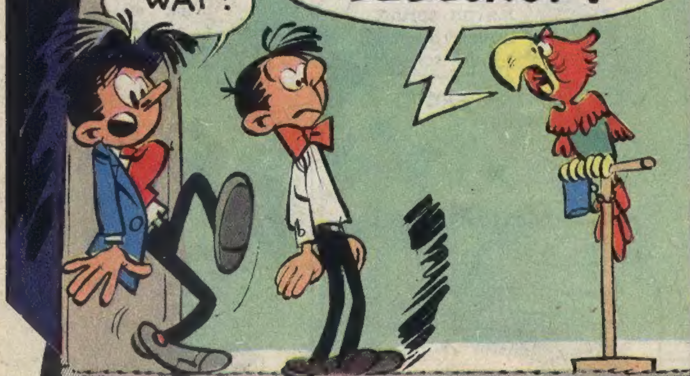


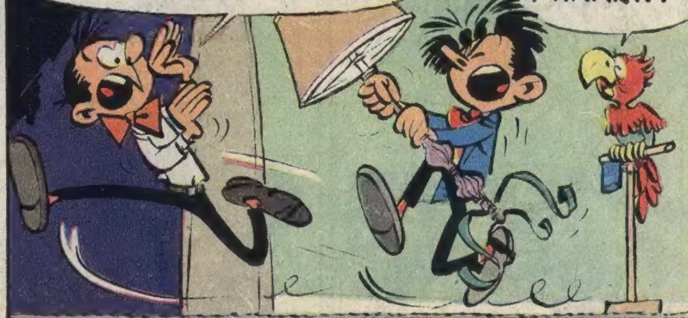












...tranen met de avonturen van Ton en Tinneke in het album : 60 AVONTUREN VAN TON EN TINNEKE.